



Ежедневный мониторинг СМИ

20 ЯНВАРЯ 2021

СОДЕРЖАНИЕ

ТАСС; 2021.01.19; СБЕРБАНК МОЖЕТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СОЗДАНИИ ЛОУКОСТЕРА В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ РОССИИ.....	3
BUSINESS FM; МИХАИЛ ЗАДОРОЖНЫЙ; 2021.01.20; МИНТРАНС ЖДЕТ ИДЕЙ О СОЗДАНИИ НОВЫХ ЛОУКОСТЕРОВ В РФ	5
74.RU; АЛЛА СКРИПОВА; 2021.01.19; ЧЕЛЯБИНСК НАЗВАЛИ ПРЕТЕНДЕНТОМ НА БАЗУ ДЛЯ АВИАЛОУКОСТЕРА ТИПА «ПОБЕДЫ»	6
ЛЕНТА.RU; 2021.01.19; РОССИЙСКИЙ МИЛЛИАРДЕР УВИДЕЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ДЛЯ ПРОРЫВА.....	8
ГУДОК; 2021.01.19; РОССИЯ ПРИВЛЕКЛА ГРУЗОПОТОК С МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК	9
ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2021.01.20; ЦЕЛЕОДОБРЕНИЕ: ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО КРП ДЛЯ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ; ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗРАБОТАЛИ ДЛЯ «СКОЛКОВО», ДОМ.РФ, КОРПОРАЦИИ МСП И ДРУГИХ.....	9
ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2021.01.20; ВРЕМЯ ОЖИДАНИЯ УВЕЛИЧЕНО: СФЕРА ТАКСИ ОСТАЕТСЯ БЕЗ АКТУАЛЬНОГО ЗАКОНА; ИНЦИДЕНТЫ С ИЗВОЗЧИКАМИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ, НО ЯСНОСТИ С РЕФОРМИРОВАНИЕМ ОТРАСЛИ ПОКА НЕТ	11
КОММЕРСАНТЪ СИБИРЬ; 2021.01.20; ШЕРЕГЕШ ЗАПРОСИЛ АЭРОДРОМ; ВЛАСТИ КУЗБАССА ИЩУТ ИНВЕСТИТОРОВ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА ВБЛИЗИ НАБИРАЮЩЕГО ПОПУЛЯРНОСТЬ ГОРНОЛЫЖНОГО КУРОРТА	14
КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.20; СУДОДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ; ПРОЕКТЫ ПРОШЛЫХ ЛЕТ УЛУЧШИЛИ ПОКАЗАТЕЛИ РОССИЙСКИХ ВЕРФЕЙ.....	16
РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2021.01.20; ТУРФИРМЫ НЕ ПОЛУЧИЛИ ОБЕЩАННЫЕ СУБСИДИИ ЗА ЧАРТЕРЫ НА БАЙКАЛ И В ХАКАСИЮ БЕЗ ОБЕЩАННОЙ ГОСПОДДЕРЖКИ ОНИ НЕ ГОТОВЫ ПРОДОЛЖАТЬ ПОЛЕТНЫЕ ПРОГРАММЫ В ЭТОМ ГОДУ	17
ПРАЙМ; 2021.01.19; «РОСМОРПОРТ» ВВЕЛ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ АКВАТОРИЮ ТЕРМИНАЛА «УЛЬТРАМАР» В УСТЬ-ЛУГЕ.....	19
АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.01.19; ПОЛУЧЕНО РАЗРЕШЕНИЕ НА ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ГИДРОУЗЛА «БЕЛОМУТ» В ПОДМОСКОВЬЕ.....	19
ТАСС; 2021.01.19; ВЛАСТИ РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЪЯСНИЛИ, ПОЧЕМУ СРЕДСТВА НА ДОРОГИ ОСТАЛИСЬ НЕОСВОЕННЫМИ.....	20
ТАСС; 2021.01.19; МИНФИН СООБЩИЛ, ЧТО БЮДЖЕТ НА НАЦПРОЕКТЫ В 2020 ГОДУ ИСПОЛНЕН НА 97,4%	20
ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.01.19; НА ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТАХ УРАЛА ЗА ГОД ПРЕСЕЧЕНО 1252 ПРАВОНАРУШЕНИЯ	21
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2021.01.20; ПРОБКИ РАЗРУЛЯТ РОБОТЫ; ГОРОДА ЮГА РОССИИ ПОЛУЧАТ ТРИ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА СОЗДАНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ.....	21

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.01.20; СТОП-КАДР БЕЗ ШТРАФА; КАМЕРАМ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ ПРОПИШУТ ЕДИНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ.....	22
КОММЕРСАНТЬ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.01.20; МАШИНА ПРОДЛЕННОГО ВРЕМЕНИ; В РОССИИ ВЫРОС СПРОС НА ДОЛГОСРОЧНЫЙ КАРШЕРИНГ.....	23
КОММЕРСАНТЬ Н.НОВГОРОД; РОМАН РЫСКАЛЬ, АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА; 2021.01.20; СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ «ВОСТОЧНЫЙ»; СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА ИЗ НИЖНЕГО НОВГОРОДА В МОСКВУ БУДУТ ПРИБЫВАТЬ НА НОВЫЙ ВОКЗАЛ С МАЯ.....	24
ТАСС; 2021.01.19; РЖД В ЯНВАРЕ НЕ ОЖИДАЮТ ОТКРЫТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ.....	26
ТАСС; 2021.01.19; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТЯТ БРЕНДИРОВАННЫЙ ПОЕЗД ПО «ИМПЕРАТОРСКОМУ МАРШРУТУ».....	26
РБК ПЕРМЬ; 2021.01.19; ГУБЕРНАТОР ПОПРОСИЛ РАЗРЕШИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ПЕРМСКОГО АЭРОПОРТА.....	27
КОММЕРСАНТЬ; 2021.01.20; АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ЗАКАЗАЛ ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП-1.....	27
РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.01.19; НОВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-114-300 СОВЕРШИЛ СВОЙ ВТОРОЙ ПОЛЕТ.....	28
ТАСС; 2021.01.19; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ В ХЕЛЬСИНКИ.....	28
ТАСС; 2021.01.19; UTAIR ПЕРЕНЕСЛА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РЕЙСОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И КУРГАНОМ НА НАЧАЛО МАРТА.....	29
ТАСС; 2021.01.19; В ЕВРОПЕ ПЛАНИРУЮТ РАЗРЕШИТЬ ПОЛЕТЫ BOEING 737 МАХ НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ.....	29

ПУБЛИКАЦИИ

ТАСС; 2021.01.19; СБЕРБАНК МОЖЕТ ПРИНЯТЬ УЧАСТИЕ В СОЗДАНИИ ЛОУКОСТЕРА В ЦЕНТРАЛЬНОЙ ЧАСТИ РОССИИ

Сбербанк может стать одним из крупнейших инвесторов в проекте создания лоукостера в центральной части России. Об этом ТАСС сообщил **министр транспорта РФ Виталий Савельев**. По его словам, к проекту могут быть привлечены и другие инвесторы.

«Мы с президентом Сбербанка, Германом Оскаровичем Грефом, ведем активные переговоры по созданию лоукостера. Он готовится стать одним из крупнейших инвесторов. Кроме Сбербанка, мы, наверное, еще пригласим инвесторов – это нормальная конкуренция на рынке. В ближайшие три месяца мы более предметно уже можем на эту тему говорить», – сказал **Савельев**, добавив, что обсуждается создание лоукостера именно в средней полосе России.

По словам министра, 20 января в **Росавиации** пройдет совещание, на котором авиакомпании смогут высказать свою точку зрения о создании лоукостера внутри групп авиакомпаний как дочерних перевозчиков или на базе уже существующего перевозчика. По мнению **Савельева**, сейчас, во время снижения спроса на перевозки в период пандемии и ее последствий, рынок нуждается в низкобюджетных перевозках. Впрочем, министр не уверен, что идея создания лоукостера на базе уже существующей авиакомпании или использование гибридной модели перевозок удачна. Он отметил, что положительный опыт создания лоукостера из уже летающей компании есть только у австралийской Qantas.

«Руководитель **Росавиации Александр Нерадько** поговорит завтра с авиакомпаниями, чтобы они понимали, что этот рынок – он все-таки настроен, и сейчас сама пандемия показывает, что люди не готовы платить большие деньги. Я не очень уверен до сих пор, что можно на базе какой-то авиакомпании сделать лоукостер – многие авиакомпании и за рубежом, и у нас, делают гибридные модели, но не работает эта модель в полном объеме, – сказал он. – [Тем не менее] мы хотим эту опцию (создание лоукостера внутри группы или на базе уже существующей компании – прим. ТАСС) для авиакомпаний оставить. Для них это будущее. Это то, почему Сбербанк завтра и будет участвовать. Чтобы он посмотрел, вдруг кто-то из авиакомпаний что-то предложит».

По мнению **Савельева**, согласно мировым трендам, наиболее быстрый рост показывает именно сектор лоукостеров. Премиальный сегмент растет медленно. «Средний сегмент, в котором работают российские перевозчики, недолгий. Перевозчики должны будут принять для себя решение – или уйти в премиальный сегмент, или стать лоукостером», – считает он.

Три лоукостера лучше одного

Савельев считает, что наличие трех лоукостеров, считая уже летающую «Победу», полностью покрывает спрос на низкобюджетные перевозки по России. Второй отечественный лоукостер, полагает **Савельев**, может появиться уже в 2022 году. При этом будет целесообразно, чтобы он осуществлял полеты из средней полосы России. Позже можно будет говорить о создании дальневосточной низкобюджетной авиакомпании.

«Когда меня утверждали (на пост **министра транспорта** – прим. ТАСС) в Госдуме, я сказал, что в области авиации в первую очередь буду заниматься созданием лоукостеров. На мой взгляд, вполне реалистично создать два лоукостера: один в средней полосе России, второй – на Дальнем Востоке, – сказал он. – «Победа» есть, сегодня можно сделать первый шаг – создать его в средней полосе, где мы видим пассажиропоток отдельный для

лоукостера. А третий – это Дальний Восток, но это попозже. Второй лоукостер мы можем реально создать, если не в этом году, то в следующем точно».

«Сложнее стоит вопрос с дальневосточным лоукостером, потому что для лоукостера нужен большой пассажиропоток. Но тем не менее в перспективе мы тоже видим создание такой авиакомпании на Дальнем Востоке. Думаю, три лоукостера покрыли бы всю страну», – добавил **Савельев**.

О стоимости создания лоукостеров

Министр и бывший глава группы «Аэрофлот» объяснил, что создание лоукостера – не настолько затратная инвестиция, как принято считать.

«Когда мы (в «Аэрофлоте» – прим. ТАСС) пришли к идее создания лоукостера, мы делали бизнес-план и поняли, что это не какие-то страшные деньги. У нас в плане создания «Добролета» (лоукостер позже сменил название на «Победа» – прим. ТАСС) было заложено всего \$100 млн. Для старта нужно минимум 12-15 самолетов. В результате мы проинвестировали всего лишь \$50 млн. В итоге в прошлом году «Победа» принесла 1,4 млрд рублей чистой прибыли и перевезла 9 млн пассажиров. Если бы они не приостановили перевозки на фоне пандемии на два месяца, она бы повторила рекорд 2019 года в 10 млн пассажиров. За 6 лет работы «Победа» в общей сложности принесла около 16,5 млрд рублей чистой прибыли», – подчеркнул он.

Министр также напомнил, что до «Победы» ни один запуск лоукостера внутри России не увенчался успехом.

«До «Победы» у нас были так называемые лоукостеры, которые себя так просто называли. Но они не работали в этой нише, они не могли конкурировать с западными лоукостерами в виду отсутствия гармонизации нашего законодательства с европейским и американским», – сказал он. «Победа» же стала реальным успехом для нашей страны. Опираясь на ее опыт, можно с успехом создавать новые лоукостеры», – отметил **глава Минтранса**.

Он напомнил, что перед созданием «Победы» российское законодательство было гармонизировано с зарубежным, в том числе были введены невозвратные билеты, черные списки пассажиров, разрешено было нанимать иностранных пилотов на работу.

«Лоукостер – это самолеты, которые могут летать на расстояние 2,5 тысячи километров, там более скромный сервис, но за счет этого стоимость билета ниже. Лоукост работает не за счет демпинга стоимости билетов, а за счет снижения затрат», – сказал **Савельев**, добавив, что модель лоукостера строится в том числе и на использовании монофлота, одноклассной компоновки, быстрого оборота самолетов.

<https://tass.ru/ekonomika/10498963>

На ту же тему:

<https://rg.ru/2021/01/19/mintrans-ishchet-investorov-dlia-loukosterov-pervym-mozhet-stat-sberbank.html>

<https://www.kommersant.ru/doc/4653663>

<https://iz.ru/1113669/2021-01-19/savelev-dopustil-sozdanie-novogo-loukostera-v-rossii-v-2022-godu>

<https://www.rbc.ru/business/19/01/2021/600726119a7947468ec89c7f>

<https://www.m24.ru/news/transport/19012021/149666>

<https://ura.news/news/1052467770>

<https://anews.com/136477857-sberbank-mozhet-prinjat-uchastie-v-sozdanii-loukostera-v-centralnoj-chasti-rossii.html>

<https://rusplt.ru/sub/economy/v-rossii-mozhet-poyavitsya-60074.html>

https://sovetov.su/news/499_Sberbank_mozhet_profinansirovat_sozdanie_esche_odnogo_rossijskogo_loukostera.html

https://tsargrad.tv/news/sber-otryvaetsja-ot-zemli-grefa-zainteresovali-deshevye-perelety-po-rossii_315541

<https://glas.ru/economics/75613-sberbank-mozhet-profinansirovat-sozdanie-novogo-loukoster.html>

<https://runews24.ru/society/20/01/2021/9cac2c3aab369cfa623189d0adb65a0f>

[https://www.znak.com/2021-01-](https://www.znak.com/2021-01-19/sberbank_mozhet_sozdat_svoy_loukoster_v_centralnoy_chasti_rossii)

[19/sberbank_mozhet_sozdat_svoy_loukoster_v_centralnoy_chasti_rossii](https://www.znak.com/2021-01-19/sberbank_mozhet_sozdat_svoy_loukoster_v_centralnoy_chasti_rossii)

BUSINESS FM; МИХАИЛ ЗАДОРОЖНЫЙ; 2021.01.20; МИНТРАНС ЖДЕТ ИДЕЙ О СОЗДАНИИ НОВЫХ ЛОУКОСТЕРОВ В РФ

По мнению **министра транспорта**, российский рынок нуждается в низкобюджетных перевозках. Три лоукостера смогут полностью покрыть спрос. Но пока в РФ работает лишь один такой перевозчик – «Победа»

В России планируется создание новых бюджетных авиаперевозчиков. Свои предложения участники рынка представят 20 января на совещании в **Росавиации**.

Идею о создании конкурентов «Победе» нынешний **глава Минтранса Виталий Савельев** начал продвигать еще в ноябре 2020 года, когда депутаты Госдумы рассматривали его кандидатуру на пост министра. Как раз «Аэрофлоту», гендиректором которого долгое время был **Савельев**, и принадлежит единственный в России дискаунтер. Попытки сделать лоукостер предпринимались не раз, но ни один низкобюджетный перевозчик, за исключением все той же «Победы», до наших дней не дожил. До пандемии на российском рынке присутствовали глобальные лоукостеры, например, Ryanair, но они выполняли только международные рейсы. В **Минтрансе** же думают над тем, как сделать авиатранспорт доступнее в самой России.

Пандемия показала, что россияне не хотят отказываться от перелетов, но много платить за них уже не готовы. Так что ситуация на рынке сама подталкивает перевозчиков к переходу в низкобюджетный сегмент, говорит главный редактор портала Avia.ru Роман Гусаров:

Роман Гусаров

главный редактор портала Avia.ru

«Нынешняя статистика показывает, что как раз именно лоукост-сегмент наиболее востребован. В отличие от многих других авиакомпаний, которые показывают значительную потерю пассажиропотока по сравнению с 2019 годом, авиакомпания «Победа», начиная с июля, показывает плюс. То есть она ежемесячно по статистике превосходит показатели 2019 года, что просто удивительно в ситуации, когда рынок упал, пассажиропоток в целом на российском рынке упал вдвое. То есть это говорит о том, что как раз сейчас, когда экономическая ситуация изменилась, возможности граждан меняются, многие россияне, которые раньше пользовались классическими авиакомпаниями, теперь предпочитают бюджетные авиаперелеты».

По данным «Известий», руководитель **Росавиации Александр Нерадько** поручил проработать вопрос по созданию лоукостеров в Сибири и на Дальнем Востоке. При этом базироваться авиакомпании могут в Москве (аэропорт «Жуковский»), Калининграде, Челябинске и, возможно, в других городах. Но бизнес-модель классического лоукостера нежизнеспособна в малонаселенных регионах из-за отсутствия больших пассажиропотоков, отмечает главный редактор портала FrequentFlyers.ru Илья Шатилин:

Илья Шатилин

главный редактор портала FrequentFlyers.ru

«Лоукостер в принципе как бизнес-модель невозможен на таком рынке, как доставка кого-то в какие-то отдаленные регионы. То есть лоукостер – это все-таки вместительный самолет и перевозка между крупными городами, а не полеты на турбовинтовых маленьких самолетиках по деревням, что актуально на Дальнем Востоке, в Сибири и так далее».

Авиаперевозчики не против работы в низкобюджетном сегменте, при этом они рассчитывают на господдержку, говорит гендиректор консалтинговой компании «Инфомост» Борис Рыбак.

Борис Рыбак

гендиректор консалтинговой компании «Инфомост»

«В свое время правительство выдало запрос на дешевые билеты, «Аэрофлот» сказал: пожалуйста, вот вам «Победа». Сейчас сказали: давайте обеспечим Дальний Восток связями с центром. Давайте, еще 5 млрд дадим, чтобы были еще билеты. Основные игроки на рынке тоже эту идею поддержат. Сами по себе они и так уже гибридные. На распродажах и у «Аэрофлота», и у S7, и у Уральских авиалиний, и у Utair можно купить билет по тысяче рублей. Поэтому, мне кажется, что инициатива очень правильная в том смысле, что правительство будет выделять деньги, а авиакомпании будут организовывать без всяких излишеств дешевые перевозки».

Ситуация отчасти напоминает то, что происходило на рынке частных денежных переводов. Когда регулятор понял, что Сбербанк фактически стал монополистом, было решено создать ему конкурента. В итоге появилась система быстрых платежей ЦБ.

Теперь государство инициирует создание конкурента «Победе». И не одного, а целых двух. Один будет работать в средней полосе России, другой – на Дальнем Востоке. По мнению главы Минтранса, наличие трех лоукостеров, включая уже летающую «Победу», полностью покрывает спрос на низкобюджетные авиаперевозки по стране. И как сообщил ТАСС **Виталий Савельев**, Сбербанк может стать одним из крупнейших инвесторов в проекте создания лоукостера.

<https://www.bfm.ru/news/463079>

74.RU; АЛЛА СКРИПОВА; 2021.01.19; ЧЕЛЯБИНСК НАЗВАЛИ ПРЕТЕНДЕНТОМ НА БАЗУ ДЛЯ АВИАЛОУКОСТЕРА ТИПА «ПОБЕДЫ»

Министр транспорта Виталий Савельев поручил проработать вопрос по созданию бюджетных авиакомпаний в Сибири и на Дальнем Востоке. Предполагается, что лоукостеры могут базироваться в Калининграде, Жуковском, Челябинске и других городах. 20 января в **Росавиации** пройдет совещание с авиаперевозчиками и Сбербанком, сообщила газета «Известия». Власти и представители авиакомпаний обсудят, как обеспечить мобильность населения и доступность воздушного сообщения между регионами России.

Среди участников совещания, по данным издания, – S7 Airlines, «Уральские авиалинии», UTair, Red Wings, «Азимут» и «Ямал». Речь пойдет о развитии низкотарифных перевозок – целесообразно ли создавать новые лоукостеры или лучше формировать соответствующий сегмент на базе действующих авиакомпаний. И что нужно сделать, чтобы в России появился благоприятный режим для лоукостеров.

Лоукостер, или дискаунтер в авиации (от английского low-cost – низкая цена) – авиакомпания, предлагающая низкую плату за полет в обмен на отказ от традиционных услуг для пассажиров. Перевозчик использует один тип самолетов с увеличенным количеством кресел в салоне – за счет сокращения расстояния между ними и без откидывания спинки, прямые перелеты, электронные билеты. В тариф включена минимальная ручная кладь, нет питания, выбора мест, багажа и т. д.

Бюджетные перевозчики занимают треть мирового авиарынка. В нашей стране пока один лоукостер – «Победа», его доля на отечественном рынке – 13%. Таких низкобюджетных авиакомпаний в России должно быть больше, говорил ранее **министр транспорта Виталий Савельев**. Потенциальными регионами для новых перевозчиков он называл среднюю полосу России и Дальний Восток. А глава **Росавиации Александр Нерадько** заявлял о заинтересованности многих российских авиакомпаний создавать лоукост-подразделения.

Правительство Челябинской области в курсе, что наш регион фигурирует среди тех, что могут стать базой для новых низкобюджетных авиакомпаний.

– Сейчас идет переговорный процесс, губернатор занимается этой темой лично, – сообщил 74.RU пресс-секретарь главы региона Сергей Зюсь. – Однако пока говорить что-либо о результатах – преждевременно.

Представители авиакомпаний подтвердили факт участия в совещании по развитию лоукостеров, но обошлись без подробных комментариев.

Лоукост-перевозки набирают популярность, так как один из главных определяющих факторов при покупке авиабилетов – их стоимость, указали эксперты.

– За прошедший год доля только наших клиентов, которые летали «Победой», увеличилась на 37% по сравнению с 2019-м, – привел пример коммерческий директор сервиса для планирования путешествий OneTwoTrip Николай Маликов.

Многие полносервисные авиакомпании в нашей стране уже внедряют элементы лоукост-модели в свою деятельность. Вводят минимальные безбагажные тарифы, одновременно расширяя набор платных дополнительных услуг. Так, «Уральские авиалинии» прошлой осенью устроили распродажу билетов от 499 рублей в одну сторону, «Нордавиа» отказалась от бизнес-класса и бесплатного питания, UTair ввела безбагажные тарифы и тоже убрала бесплатное питание. Кстати, осенью представители UTair говорили о возможном переходе на модель ультралоукостера.

По словам экспертов, пандемия коронавируса лишь ускорила этот тренд.

– В прошлом году авиакомпании старались стимулировать спрос низкими ценами – мы зафиксировали снижение стоимости авиабилета по России в одну сторону на 17% в сравнении с 2019-м: цена составила 5370 рублей. Вероятно, в таких условиях авиаперевозчики будут стараться максимально снижать расходы и далее внедрять элементы лоукост-модели в свою деятельность, – спрогнозировал Николай Маликов. – Рынок все больше заставляет существующих игроков частично переходить на низкобюджетную модель. Полагаем, многие из них продолжат работать в гибридном режиме. Благодаря этому авиакомпании смогут в полной мере удовлетворить спрос как на бюджетные поездки, так и на премиальный сегмент.

Лоукостеры предлагают дешевый базовый тариф и платные допуги. Так они привлекают новых потребителей – тех, кто ранее ездил на железнодорожном и автомобильном транспорте. Но бизнес лоукостера не так прост, как кажется. Здесь важна быстрая оборачиваемость самолетов в аэропорту.

– Никаких шансов у Челябинска нет, потому что никаких новых лоукостеров в России создавать никто не будет. Это просто болтовня, – категорично заявил 74.RU директор туристической компании «Сусанин» Анатолий Гуревич. – Непонятно, что они собрались обсуждать. Думаю, просто имитация бурной деятельности. В лучшем случае кто-то из действующих авиакомпаний может перейти в разряд лоукостеров. Тогда при чем тут Челябинск? Никакая авиакомпания, не говоря уже о лоукостерах, базироваться у нас не будет. Ей здесь нечего делать. У лоукостеров есть точка базирования, из которой они делают веер. Им нужен большой поток пассажиров. А в Челябинске такого быть не может. Это абсолютный абсурд. Точка подскока – да, возможна, но не точка разлета.

В России вообще извращено понятие низкотарифных или бюджетных авиакомпаний, отметил эксперт.

– Лоукостер может создаваться только с нуля и на новых самолетах. Другого в мире не придумали. Как только самолет отлетает три года, его тут же передают в другие авиакомпании. Даже если лайнеры в идеальном состоянии. Потому что до этого срока самолеты, как и автомобили, проходят лишь ТО. А затем возникает необходимость регламентных работ, что влечет за собой простой самолета. Именно поэтому лоукостеры на первом месте в мире по закупке новых самолетов. И лайнеры берут только в лизинг, – объяснил Анатолий Гуревич. – Единственная авиакомпания, которая строит модель

лоукостера, – это «Победа». И то не до конца – в нашей стране ей выкручивают руки и не дают выстроить технологию. К тому же «Победа» изначально висит на бюджете «Аэрофлота», а лоукостеры так не создаются. Но мы страна уникальная, поэтому у нас все можно. Фантастика в том, что «Победа» обеспечила текущую прибыль. Все остальные авиакомпании – планово убыточные. Занимаются лишь снижением издержек, что тут же отражается на качестве работы авиакомпаний.

Еще три года назад **президент России Владимир Путин** призвал развивать межрегиональные авиаперевозки без посадки в Москве и поручил довести этот показатель до 50 процентов. По мнению экспертов, государство должно стимулировать существующие авиакомпании, чтобы они развивали региональные перевозки. Но при этом нет смысла создавать новую компанию под каждую идею.

Может возникнуть вопрос, почему на совещание по лоукостерам пригласили банкиров. Дело в том, что «Сбер» уже пару раз упоминал о возможности создания авиакомпании – самостоятельно и в паре с ВТБ. Приобрести воздушные суда для крупнейшего кредитного учреждения – не проблема. «Сбер» легко может сделать это через свою лизинговую компанию. Проблема в том, что «Боинги» закупать сотнями никто не даст. Государство хочет сподвигнуть игроков рынка на то, чтобы создать авиакомпанию на базе отечественных самолетов – «Суперджетов». Но они, по всем расчетам, не годятся для лоукостеров: не хватает бортов, технология не позволяет их быстро обслуживать. То есть простое будет больше, чем полетов. А «Сбер» умеет считать свои деньги.

В России первый лоукостер появился в 2006 году – Sky Express. В 2009-м начала летать «Авианова», в 2013-м «Аэрофлот» создал компанию «Добролет» (именно его преемником стала «Победа»). Первых лоукостеров преследовали неудачи, в том числе из-за несовершенства нормативной базы. Они не могли продавать невозвратные билеты, исключать из тарифа багаж и питание во время полета, им мешали высокие таможенные пошлины на ввоз иностранных самолетов. Сейчас законодательство изменилось, и лоукостеры получили возможность развиваться в России.

Два с лишним года назад «Аэрофлот» заявил о создании в регионах четырех хабов – крупных авиатранспортных узлов. На Урале выбирали из двух городов – Екатеринбург или Челябинск. Как думаете, кто победил? Увы, наши соседи.

А в этом году «Аэрофлот» прекратил летать из Челябинска в Москву. С 13 января эти рейсы забрала авиакомпания «Россия» – «дочка» национального перевозчика. «Аэрофлот» также передал «России» все самолеты Superjet 100, так что летать в столицу челябинцам придется на отечественных лайнерах.

Буквально через несколько дней челябинцы столкнулись с резким ростом цен на авиабилеты в столицу. Мы разобрались, откуда взялись безумные цены.

<https://74.ru/text/business/69709256/>

ЛЕНТА.РУ; 2021.01.19; РОССИЙСКИЙ МИЛЛИАРДЕР УВИДЕЛ ВОЗМОЖНОСТЬ ДЛЯ ПРОРЫВА

Россия могла бы воспользоваться трехкратным ростом стоимости контейнерных перевозок из Азии в Европу, чтобы получить новых клиентов для Транссибирского маршрута. Об этом в своем Telegram-канале написал миллиардер Олег Дерипаска.

По его мнению, ситуация дает возможность для настоящего прорыва, «тысяч новых клиентов и миллиардов экспортной выручки». Доход позволит модернизировать маршрут и использовать его для перевозки контейнерных грузов, а не угля.

Дерипаска выразил надежду, что новый **министр транспорта Виталий Савельев** сумеет «своим педантичным, скрупулезным подходом» сделать то, что до него не удавалось никому.

Бизнесмен сослался на статью Financial Times, в которой описываются проблемы с поставками грузов морским путем. Помимо существенного роста стоимости, сбивается график, так что даже заплатившие в разы больше обычного компании получают купленный товар с непредсказуемой задержкой. Эксперты полагают, что ситуация связана с неравномерными локдаунами, которые вводились по всему миру. Из-за них в некоторых регионах ощущается нехватка судов.

<https://lenta.ru/news/2021/01/19/proriv/>

ГУДОК; 2021.01.19; РОССИЯ ПРИВЛЕКЛА ГРУЗОПОТОК С МОРСКИХ ПЕРЕВОЗОК

За первые 5,5 месяцев объем транзита «санкционки» превысил 9 тыс. перевозок

Более 9 тыс. перевозок санкционных товаров совершено в 2020 году с применением системы отслеживания перевозок товаров и электронных навигационных пломб. Об этом сегодня сообщили Gudok.ru в **пресс-службе министерства транспорта РФ**.

На автомобильный транспорт приходится более 7,3 тыс. перевозок (81%), на железнодорожный – более 1,7 тыс. перевозок.

Разрешение на транзитные перевозки санкционных товаров вступило в силу 15 июля 2020 года. Это стало возможным благодаря запуску государственной системы отслеживания грузоперевозок с использованием электронных навигационных пломб на основе ГЛОНАСС и наделению полномочиями оператора пломбирования – компании «Центр развития цифровых платформ» (ЦРЦП). Тогда **Минтранс** заявлял, что объем транзита санкционных групп товаров имеет потенциал в размере 82 тысячи перевозок в год.

«Применение электронных навигационных пломб при транзитных перевозках позволяет в полной мере задействовать транзитные возможности страны для перевозки товаров между Европой и Китаем, включая мультимодальные перевозки. Наблюдается рост объемов транзита через Россию, который раньше был ориентирован на морской путь из Европы в Азию через Суэцкий канал или мыс Доброй Надежды», – говорится в комментарии, предоставленном пресс-службой **Минтранса РФ**.

<https://gudok.ru/news/?ID=1549943>

ИЗВЕСТИЯ; ЕКАТЕРИНА ВИНОГРАДОВА; 2021.01.20; ЦЕЛЕОДОБРЕНИЕ: ПРАВИТЕЛЬСТВО УТВЕРДИЛО КРІ ДЛЯ ИНСТИТУТОВ РАЗВИТИЯ; ПОКАЗАТЕЛИ ЭФФЕКТИВНОСТИ РАЗРАБОТАЛИ ДЛЯ «СКОЛКОВО», ДОМ.РФ, КОРПОРАЦИИ МСП И ДРУГИХ

В Белом доме одобрили ключевые показатели эффективности (КРІ) для ряда институтов развития. В их числе ДОМ.РФ, Россельхозбанк (РСХБ), Корпорация МСП, Российский экспортный центр (РЭЦ), «Сколково» и Государственная транспортная лизинговая компания (ГТЛК). Об этом «Известиям» сообщили два источника, близких к кабмину. Задача, например, для ДОМ.РФ – сгенерировать для правительства доход в 8,8 млрд рублей, для РСХБ – сократить объем просроченной задолженности, а для Корпорации МСП – продать крупнейшим заказчикам продукцию малого бизнеса на 3,8 трлн. Введение системы КРІ органично вписывается в реформу институтов развития, но не все они предполагают существенный рост показателей по сравнению с уже достигнутым уровнем, отметили эксперты.

Рыночная зависимость

О решении внедрить для институтов развития систему ключевых показателей эффективности в ноябре 2020 года объявил глава аппарата правительства Дмитрий Григоренко. В декабре рекомендации по их расчету утвердил премьер **Михаил Мишустин**.

Согласно распоряжению правительства, все КРІ должны быть разделены на две группы: финансовые, характеризующие прибыльность организации, и отраслевые, увязанные с национальными целями развития. Исходя из их достижения планируется оценивать эффективность работы организаций, а также определять размер вознаграждения топ-менеджмента.

Как рассказали «Известиям» в Минэке, институтам развития будут установлены не только целевые значения КРІ, но и минимальные. При недостижении целевого показателя менеджменту будет выплачена уменьшенная пропорционально премия, а при значении КРІ ниже минимального вознаграждения не будет вовсе.

– Раньше институты развития в значительной степени сами формулировали себе цели, которых нужно достичь. В новой модели перед ними будут поставлены задачи, отвечающие национальным целям развития. Причем принципиально важно, что не какие-то абстрактные, а конкретные и измеримые задачи, – заявлял ранее Дмитрий Григоренко.

«Известия» выяснили, какие КРІ на 2021 год уже установили для некоторых институтов развития. По информации собеседников, близких к кабмину, ДОМ.РФ для достижения национальной цели «Комфортная и безопасная среда для жизни» должен будет секьюритизировать ипотечные кредиты на сумму в 400 млрд рублей, профинансировать рынок аренды на 8 млрд и ввести на федеральных участках жилье общей площадью 1,3 млн кв. м. Это отраслевые КРІ для института. Среди финансовых – сгенерировать доход акционера (то есть, правительства) в 8,8 млрд рублей, а также обеспечить рентабельность по выручке на уровне 10%.

От Россельхозбанка ждут достижений по наццели «Достойный труд и успешное предпринимательство». Срочный кредитный портфель организации должен составить 2,57 трлн рублей по итогам 2021 года, а объем выдачи займов для агропромышленного комплекса – 1,42 трлн. Кроме этого, малый и средний бизнес получит в Россельхозбанке 250 млрд рублей кредитов, а доля розничных продуктов, доступных в «цифре», будет не ниже 60%.

Финансовые цели для банка предписывают рентабельности капитала и активов находиться на уровне 1,1%. А объем просроченной задолженности должен сократиться на 0,2 п.п в 2021 году.

Цели ДОМ.РФ и Россельхозбанка напрямую связаны с рынком кредитования, отметил аналитик «Фридом Финанс» Евгений Миرونюк.

– Усилий самих институтов и госструктур для, например, наращивания срочного кредитного портфеля до 2,57 трлн рублей или увеличения объема выдачи кредитов АПК до 1,42 трлн рублей может быть недостаточно. Реалистичность выполнения данного КРІ сильно зависит от рыночной ситуации, – предупредил он.

В Россельхозбанке и ДОМ.РФ не прокомментировали выполнимость новых КРІ по запросу «Известий».

Вопросы роста

По данным источников «Известий», одобрили в правительстве и целевые показатели для Корпорации по развитию малого и среднего предпринимательства. В 2021 году организации предстоит довести объем закупок крупнейших заказчиков у МСП до 3,8 трлн рублей и оказать гарантийную поддержку бизнесу на 354,4 млрд рублей. Для сравнения: по итогам восьми месяцев 2020 года объем выданных Корпорацией гарантий и поручительств оказался почти в восемь раз меньше и составил всего 45,5 млрд.

Кроме того, организации предстоит отчитаться за число МСП и самозанятых, получивших доступ к сервисам и информационной поддержке (их должно быть не меньше 445 тыс.), а также за количество предоставленного им имущества (не менее 28,5 тыс. единиц). При этом своим акционерам – Росимуществу и ВЭБ.РФ – корпорация должна будет выплатить 50 млн рублей прибыли по итогам года. В **пресс-службе** организации не оценили реалистичность выполнения новых КРІ, перенаправив запрос в Минэкономразвития.

Еще одной организацией, в КРІ которой правительство вынесло меры поддержки МСП, стал РЭЦ. В 2021 году ему предстоит вывести на контракты 3 тыс. малых и средних фирм, а общий объем поддержанного экспорта должен составить более \$27 млрд. РЭЦ предстоит позаботиться и об имидже: в показатели эффективности организации включен индекс потребительской лояльности, который должен составить не менее 55% по итогам года.

Власти не обошли вниманием и Фонд «Сколково», поставив его руководству задачу обеспечить выручку компаний-резидентов на уровне 115 млрд рублей и увеличить их количество до 2,5 тыс. Впрочем, такие планы не кажутся слишком амбициозными: в 2019 году оборот участников «Сколково» составил 100 млрд, а их численность – 2,2 тыс. Кроме того, российской Кремниевой долине предписали создать 38 тыс. рабочих мест, привлечь в проекты резидентов 12 млрд внебюджетных инвестиций и заплатить в бюджет Москвы 3,7 млрд рублей налогов.

Новые показатели эффективности были утверждены также для **Государственной транспортной лизинговой компании**. Объем ее нового бизнеса в 2021 году должен составить 80,4 млрд рублей, а инвестиций в транспортный комплекс – 85,6 млрд. Кроме того, ГТЛК должна будет на 100% выполнить программы с госучастием и **нацпроекты**, а также отдать на дивиденды 250 млн рублей.

Компетенции ГТЛК позволяют выполнить все КРІ на 2021 год, заявили «Известиям» в организации. Впрочем, там отметили, что в случае новых ограничений в транспортной сфере с достижением показателей могут возникнуть сложности.

Введение КРІ органично вписывается в концепцию реформы институтов развития, важными компонентами которой выступают устранение дублирующего функционала и ликвидация структур, не показавших эффективность, уверен старший управляющий директор рейтингового агентства НКР Александр Проклов. Другой вопрос, по мнению эксперта, состоит в том, насколько новые КРІ стыкуются с финансовыми планами институтов развития. Не исключено, что некоторые организации до реформы развития ставили себе и более амбициозные цели.

В правительстве, Фонде «Сколково» и РЭЦ не прокомментировали новые КРІ по просьбе «Известий».

<https://iz.ru/1113397/ekaterina-vinogradova/tceleodobrenie-pravitelstvo-utverdilo-kpi-dlia-institutov-razvitiia>

ИЗВЕСТИЯ; СЕРГЕЙ ГУРЬЯНОВ; 2021.01.20; ВРЕМЯ ОЖИДАНИЯ УВЕЛИЧЕНО: СФЕРА ТАКСИ ОСТАЕТСЯ БЕЗ АКТУАЛЬНОГО ЗАКОНА; ИНЦИДЕНТЫ С ИЗВОЗЧИКАМИ ПРОДОЛЖАЮТСЯ, НО ЯСНОСТИ С РЕФОРМИРОВАНИЕМ ОТРАСЛИ ПОКА НЕТ

На фоне отсутствия полноценных и современных норм, регулирующих сферу таксомоторной деятельности, в конце прошлой – начале этой недели сразу в нескольких городах России произошли инциденты с таксистами. Так, в Петербурге водитель включил порно и совершил при пассажирке развратные действия; в Екатеринбурге пьяный мужчина на машине «Яндекс.Такси» устроил массовое ДТП; в Москве девушка обвинила таксиста в изнасиловании. Между тем тема реформирования отрасли остается в подвешенном состоянии: конкретной информации о том, как будет продолжена работа над законопроектом о такси, как выяснили «Известия», нет даже у депутатов Госдумы.

Ограниченность механизмов

На прошлой неделе жительница Петербурга опубликовала в Instagram пост, в котором заявила, что таксист сервиса «Ситимобил» смотрел при ней порно и совершал развратные действия. Информация дошла куда надо – суд назначил водителю пять суток административного ареста, а агрегатор заблокировал таксопарк, в котором работал мужчина. При этом, как выяснилось в суде, еще в прошлом году водитель попал в аварию в нетрезвом виде и был лишен прав.

Руководитель **пресс-службы** «Ситимобил» Полина Ломоносова заявила «Известиям», что у подобных инцидентов может быть «масса причин – от человеческого фактора до ограниченности механизмов контроля как со стороны проверяющих органов, так и самих агрегаторов». «Здесь важно подчеркнуть, что водитель такси не устроен к агрегатору как сотрудник, – пояснила она. – Водителей привлекают наши партнеры-таксопарки».

Ломоносова добавила, что данные обо всех нарушениях поступают водителю и таксопарку – и они обязаны оповестить агрегатор о случившемся. «Пока возможность проверки документов о лишении прав есть только в ручном режиме и не может быть подключена автоматически (технические особенности ГИБДД), – пояснила она. – При проверке петербургского таксопарка, где работал водитель, мы обнаружили множество нарушений, за что и заблокировали не только водителя, но и весь таксопарк».

В Екатеринбурге произошел другой инцидент. Там задержан пьяный водитель, устроивший массовое ДТП на машине «Яндекс.Такси». Водитель Volkswagen Polo допустил столкновение с Ford Focus, который затем отбросило на Peugeot 308. Пострадала женщина-водитель «Форда», ее госпитализировали. Утверждается, что водитель до этого девять раз привлекался к административной ответственности за нарушения правил дорожного движения.

Представитель **пресс-службы** компании «Яндекс Go» Елизавета Хмелева отметила, что ДТП «произошло не на заказе сервиса». «За рулем автомобиля находился другой человек – не водитель такси, который арендовал этот автомобиль для работы, – заявила она «Известиям». – В данный момент, насколько нам известно, правоохранительные органы выясняют, каким образом и на каком основании автомобиль попал в руки виновника ДТП». Она также подчеркнула, что у «Яндекс Go», «как у агрегатора, нет наемных водителей».

Еще одно происшествие – в Москве. Там девушка обвинила таксиста в изнасиловании. Она, как сообщается, находилась в баре «Гадкий Койот» на Большой Дмитровке, с помощью сотрудницы бара вызвала такси (сама не смогла – была пьяна). В машине она уснула, и, как утверждает сама девушка, таксист совершил в ее отношении действия сексуального характера.

Без доступа к информации

Пресс-секретарь сервиса заказа такси «Максим» Павел Стенников рассказал «Известиям», что состояние водителя при выходе на линию – это ответственность и таксопарков, которые организуют медосмотры и техосмотры и допускают водителей к работе. «Индивидуальные перевозчики выбирают удобный медкабинет и станцию техобслуживания и проходят осмотры самостоятельно, – отметил он. – С нашими партнерами в ряде городов мы тестируем оборудование для дистанционного медосмотра, которое повышает доступность услуги и снижает ее стоимость».

При этом, заметил он, требование предрейсового и послерейсового технического осмотра в компании считают «избыточным», которое было актуальным «для качества советских автомобилей». Однако в отраслевом законе, принятом еще в 2011 году, «эта архаика сохраняется», замечает Стенников. По его словам, не всегда показательны и медосмотры, которые иногда не выявляют наркотического опьянения, а также не могут уберечь от возможного принятия водителем алкоголя или наркотика уже после осмотра.

«В этом плане оказывается эффективной обратная связь с пассажирами, сотрудниками полиции, просто внимательными людьми, – заявил Стенников. – К водителям такси, напомним, в законодательстве одно требование – водительский стаж не менее трех лет. Разрешение на перевозку пассажиров и багажа легковым такси выдается не на человека, а на автомобиль. Для многих таксопарков основной бизнес-моделью стало предоставление автомобилей с разрешением в аренду любым желающим работать в такси. По нашим наблюдениям, чаще происшествия случаются именно с водителями арендных авто.

Водители, работающие на личных автомобилях, ездят аккуратнее, ведут себя ответственнее».

Представитель **пресс-службы** ГК «Везет» Юлия Варламова отмечает, что перед подключением к платформе абсолютно все водители регистрируются и проходят инструктаж. По ее словам, компания работает с перевозчиками напрямую, в каждом городе есть водительские офисы.

«Кроме того, все перевозчики проходят регулярный и обязательный фотоконтроль, – заявила она. – При регистрации в офисе мы требуем предъявить документы, необходимые для работы перевозчиком. Обязательным является стаж вождения не менее трех лет и лицензия на деятельность. Медосмотр обеспечивают юридические лица-перевозчики – наши партнеры-таксопарки или ИП». По ее словам, «живая» служба поддержки также позволяет быстрее решить любую ситуацию, в отличие от роботов и чат-ботов.

Представитель «Ситимобил» Полина Ломоносова сообщила, что сервис «осуществляет контроль в соответствии с действующим законодательством: все документы проходят фотоконтроль и каждый партнер сверяет личность водителя лично, в момент подключения к сервису». «Но получить больше информации и должным образом ее верифицировать на данный момент невозможно, – заявила она «Известиям». – Именно поэтому мы на постоянной основе транслируем вместе с другими игроками отрасли необходимость принятия нового закона о такси, который позволит открыть базы данных для проверок водителей, а также внедрить новые технологии контроля вождения, состояния ТС и самого водителя».

Закон устарел, но это закон

Новый закон о такси – самая большая проблема для отрасли. Сейчас все таксисты живут по закону от 2011 года. «Закон не отражает реалий, в которых сейчас существует рынок, – рассказал «Известиям» председатель Профсоюза московских таксистов Николай Кодолов. – В законе, например, вообще не учтены агрегаторы». Не предусмотрена возможность работать самозанятым водителям, хотя такой запрос рынка существует.

В 2018 году новый законопроект о такси был принят в первом чтении. До принятия во втором чтении он так и не дождался, и в середине декабря 2020 года стало известно, что после многочисленных доработок комитет Госдумы по транспорту и строительству решил рекомендовать нижней палате отклонить его во втором чтении, говорил глава комитета Евгений Москвичев, который являлся одним из авторов законопроекта. Предполагалось, что документ могут вообще отозвать из Госдумы, но информации о том, что с ним произошло дальше, нет. Сам Москвичев отказался комментировать «Известиям» ситуацию с законопроектом.

Депутат Александр Васильев рассказал, что, помимо этого документа, есть и другой законопроект – за авторством вице-спикера Совета Федерации Андрея Турчака. Васильев – один из соавторов этого законопроекта, который подготовили в декабре 2019 года. «По нашему законопроекту есть решение комитета Госдумы, чтобы его вернуть авторам, – рассказал он. – Но это решение не прошло Совет Думы, в базе документ до сих пор остается. Но пока мы не знаем ответа на вопрос, чем хуже наш законопроект – у нас нет отзыва правительства, потому что не было решения направить его на отзыв».

Обещанного ждут

При этом крупнейшие агрегаторы такси в основном поддерживают именно законопроект Турчака, но тоже не полностью. Представитель «Ситимобил» Полина Ломоносова отметила, что он бы, например, позволил открыть базы данных для проверок водителей, внедрить новые технологии контроля вождения и состояния автомобиля.

Представитель сервиса «Максим» Павел Стенников отметил, что руководство агрегатора поддерживает решение отклонить законопроект Москвичева. «Альтернативный законопроект Турчака в целом мы поддерживаем, – отметил он. – Но в нем остался ряд норм, пришедших из аналоговой эпохи, советского прошлого: медосмотры, техосмотры,

путевые листы. Несмотря на то что законопроект предполагает некий разумный компромисс – путевые листы в электронном виде, медосмотр в виде телемедицины, – тем не менее использование цифровых методов, технологий Big Data по обработке больших объемов информации позволило бы уже на момент разработки закона не использовать эти половинчатые решения».

Представитель «Яндекс Go» Елизавета Хмелева ограничилась комментарием о том, что в компании «ждут, чтобы вопрос начал решаться».

В Минтрансе, как и месяц назад, не раскрыли своей позиции по законопроекту, заявив, что «ведется подготовка законопроекта ко второму чтению». В свою очередь, председатель координационного совета межрегионального профсоюза работников общественного транспорта «Таксист» Андрей Попков предполагает, что нового законопроекта придется ждать еще долго – до выборов в Госдуму его вряд ли примут.

Защищать водителей

Николай Кодолов отметил, что в законе необходимо разрабатывать меры безопасности не только для пассажиров, но и для водителей, «которые в этом вопросе совершенно обделены». «Водители сталкиваются со злоупотреблением со стороны пассажиров и дискриминацией, – заявил он. – Например, некоторые пассажиры специально отправляют жалобу на водителя, чтобы получить некую поблажку, промокод на поездку. Бывают более серьезные случаи, когда пассажиры проявляют агрессию по отношению к водителю. Это тоже одна из основных проблем, которая сильно развита в регионах». При этом, заметил он, к разработке закона допускают «очень ограниченное количество людей» и в профсоюзе законопроект последний раз видели летом 2020 года, когда одна из его версий появилась в общем доступе.

Андрей Попков также заметил, что сейчас водитель никак не защищен – и для этого нужно признать агрегаторы субъектами перевозок наравне с водителями и таксопарками. «Нужно сделать так, чтобы водитель имел трудовые отношения, нужен работодатель в такси, чтобы водитель был защищен, – заявил он. – Сейчас отключи водителя от «Яндекса», куда он пойдет жаловаться? К «Алисе»?»

По мнению Попкова, разработка законопроекта стопорится из-за лоббизма со стороны различных заинтересованных сторон, в первую очередь со стороны агрегаторов, к которым нужно ужесточить требования. Пока, считает он, нынешняя ситуация им даже выгодна – они получают сверхприбыли, ни за что не отвечая.

С ним не согласен Кодолов: по его мнению, агрегаторам выгодно, чтобы существовали одинаковые для всех правила. «Закон устроил бы агрегаторов, потому что выравнивал бы условия, – также замечает Александр Васильев. – Пока же получается, что один агрегатор может нанимать на работу бывших осужденных, а другой – нет, один агрегатор оценивает состояние машины и ее безопасность, а другой – нет. С одной стороны, это получают какие-то конкурентные преимущества, а с другой – какие-то компании на этом экономят. Нужно единообразие на рынке, чтобы агрегаторы отвечали за того, кому они отдают заказ».

<https://iz.ru/1113614/sergei-gurianov/vremia-ozhidaniia-uvelicheno-sfera-taksi-ostaetsia-bez-aktualnogo-zakona>

КОММЕРСАНТЬ СИБИРЬ; 2021.01.20; ШЕРЕГЕШ ЗАПРОСИЛ АЭРОДРОМ; ВЛАСТИ КУЗБАССА ИЩУТ ИНВЕСТОРОВ СТРОИТЕЛЬСТВА АЭРОПОРТА ВБЛИЗИ НАБИРАЮЩЕГО ПОПУЛЯРНОСТЬ ГОРНОЛЫЖНОГО КУРОРТА

Правительство Кузбасса сообщило, что ищет инвесторов для строительства аэропорта вблизи курорта Шерегеш. Ранее губернатор Сергей Цивилев говорил, что разработанный «Новоапортом» проект был признан некупаемым, и реализацию планов по повышению авиационной доступности горнолыжного комплекса отложили на неопределенный срок.

Вернувшийся активный интерес к проекту стимулировал туристический спрос, который в этом сезоне уже на 30% превысил прошлогодний.

Министерство транспорта Кузбасса сообщило „Ъ-Сибирь“ о намерении привлечь финансирование для строительства аэропорта вблизи активно развивающегося горнолыжного курорта Шерегеш в Таштагольском районе: «В настоящее время ведутся поиски инвесторов для реализации данного проекта». О его приостановке на неопределенный срок в апреле 2019 года на пресс-конференции рассказал журналистам губернатор региона Сергей Цивилев. Тогда он сообщил, что выступивший инициатором строительства холдинг «Новпорт» просчитал проект и «доложил, что он некупаем»: «Это огромные капитальные затраты, потому что новый аэропорт планируется в горах. Поэтому сейчас этот проект не является приоритетным. Это все лежит в архиве. Может, когда-нибудь потом он будет востребован», – сказал господин Цивилев.

Тогда же он сообщил, что проблемы транспортной доступности растущего горнолыжного курорта будут решать за счет развития железнодорожного транспорта.

Комплекс Шерегеш открылся в 1981 году. Трассы расположены на склонах гор Зеленая и Мустаг. На территории горнолыжного курорта функционируют 227 объектов: 80 гостиниц, 26 горнолыжных трасс протяженностью более 56 км, 18 подъемников. Горнолыжный сезон длится с ноября по май. В зимы 2018–2019 и 2019–2020 годов в Шерегеше отдохнули по 1,3 млн человек. По информации минтуризма Кузбасса, согласно стратегии развития курорта, к 2035 году Шерегеш должен стать круглогодичным, а поток туристов вырасти почти втрое – до 3,4 млн человек в сезон.

Основным сдерживающим фактором строительства аэропорта для Шерегеша называлась его высокая стоимость. В минтранспорта Кузбасса „Ъ-Сибирь“ уточнили, что, «учитывая сложные географические условия, горный рельеф местности и отсутствие развитой инфраструктуры», стоимость строительства аэропорта по предложенному в 2018 году проекту «Новпорта» оценивалась в 10 млрд руб. При этом речь шла о строительстве взлетно-посадочной полосы (ВПП) класса «В» с возможностью повышения до «Б».

Глава сибирского кластера «Новпорта» Евгений Янкилевич рассказал, что в 2018 году по просьбе Сергея Цвилева холдинг рассматривал локации, где можно построить аэродром ближе к Шерегешу. Проектный институт по заказу компании просчитал семь вариантов, включая город Таштагол, который был признан неперспективным для развития с учетом ограничений по рельефу и гидрологии. «Был предложен оптимальный вариант размещения аэродрома с небольшим комфортным терминалом и перспективой роста совсем рядом с Шерегешем. Все просчитано. Доложили губернатору Кузбасса о результатах, это было до начала пандемии», – пояснил господин Янкилевич. Реализация проекта, по его словам, возможна при объединении инвестиционных усилий государства, Кузбасса и частного инвестора.

Он называет проект аэропорта в Шерегеше «сложным, но перспективным» из-за растущего турпотока и снижения сезонности. «Поток туристов – 1 млн человек в год на всех видах транспорта, но с сезонностью четыре месяца в год это сложный инвестиционный проект. С ростом интереса к внутреннему туризму поток отдыхающих растет в Кузбассе большими темпами, на Шерегеш обратили внимание сетевые брендовые гостиницы. Возникают предпосылки для снижения выраженной сезонности», – сообщил Евгений Янкилевич.

По информации администрации Таштагольского района Кузбасса, с 14 ноября по 5 января этого года турпоток в Шерегеш составил около 494,3 тыс. человек, что на 30% больше, чем за аналогичный период прошлого сезона.

Гостиницы в новогодние праздники были заполнены на 99,6% – это на 4,8% превышает прошлогодний показатель. В связи с популярностью курорта авиакомпания «Аэрофлот» и туроператоры TUI, «Пегас туристик» и ANEX Tour в декабре-январе запустили

дополнительные регулярные и чартерные авиарейсы из Москвы и Санкт-Петербурга в Новокузнецк.

Будет ли в итоге реализован вариант строительства аэропорта «Новопорта» или разработан новый, правительство Кузбасса не уточняет. Исполнительный директор отраслевого агентства «Авиапорт» Олег Пантелеев по просьбе „Ъ-Сибирь“ оценил проект 2018 года. Он отмечает, что ВПП класса «Б» позволит новому аэропорту принимать региональные лайнеры (например SSJ) и все самолеты и вертолеты меньшей размерности, а также, при определенных условиях, ближнемагистральные узкофюзеляжные Boeing-737 и Airbus-320. Класс «В», по данным эксперта, ставит ограничение по размерности на уровне региональных самолетов. «Именно ВПП – самый капиталоемкий элемент. В моем понимании, строительство аэропорта в целом, включая аэровокзальный комплекс, да еще и класса „Б“, в сумму 10 млрд руб. не помещается. Если речь идет о будущем повышении, то какое-то стартовое решение принять можно, но при этом, естественно, желательно договариваться с местным правительством», – считает господин Пантелеев.

Он также предположил, что региону не стоит ограничивать поиски инвесторов крупными аэропортовыми холдингами, которых немного: «Кризис, связанный с коронавирусной инфекцией, еще не преодолен, и прямо сейчас искать инвесторов на проект с нуля в чистом поле – это нетривиальная задача, прямо скажем».

<https://www.kommersant.ru/doc/4653372>

КОММЕРСАНТЪ; АНАСТАСИЯ ВЕДЕНЕЕВА; 2021.01.20; СУДОДОСТРОИТЕЛЬНАЯ КОРПОРАЦИЯ; ПРОЕКТЫ ПРОШЛЫХ ЛЕТ УЛУЧШИЛИ ПОКАЗАТЕЛИ РОССИЙСКИХ ВЕРФЕЙ

Российский рынок судостроения и кораблестроения за год по стоимости вырос на 67%, до 230 млрд руб. Значительно увеличился и совокупный тоннаж сданного флота. Однако количество сданных заказов упало на 8%, до 94 судов. Сокращение наблюдается именно в гражданском сегменте даже с учетом заказов, срок сдачи которых неоднократно переносился. В то же время 2021 год может показать еще больший рост стоимости сданных заказов. Эксперты отмечают, что это задел прошлых лет, и не исключают падения объемов в 2022 году.

Российский рынок кораблестроения и судостроения тоннажем более 50 тонн сократился на 8%, до 94 сданных судов. Таковы предварительные итоги, подведенные агентством InfoLine. Еще было построено около 90 мелких судов и катеров (тоннажем менее 50 тонн). По итогам 2020 года наблюдается рост совокупной стоимости сданных судов и кораблей по сравнению с 2019 годом на 67%, до 229,5 млрд руб. Совокупный тоннаж вырос на 59%, до 542 тыс. тонн.

При этом количество сданных заказов сократилось именно в гражданском судостроении почти на 18%, до 62 единиц, а в военном увеличилось на 18%, до 32 кораблей.

Как отмечается в исследовании, сегмент кораблестроения частично увеличился за счет флота, срок сдачи которого неоднократно переносился. Например, входящий в Объединенную судостроительную корпорацию (ОСК) «Севмаш» сдал атомную подводную лодку с баллистическими ракетами «Князь Владимир», «Северная верфь» (входит в ОСК) передала флоту корвет «Гремящий» и фрегат «Адмирал флота Касатонов», прибалтийский «Янтарь» (входит в ОСК) сдал большой десантный корабль «Петр Моргунов». Кораблестроение в 2020 году обеспечило около 34% от числа сданных заказов, а в совокупном тоннаже – только 13%.

Второй год подряд (см. “Ъ” от 5 августа 2020 года) совокупная стоимость гражданских судов превышает долю ГОЗ – 126 млрд руб. (55%) против 103 млрд руб. (45%) соответственно, отмечает Infoline. По оценкам агентства, более 40% совокупной стоимости сданных судов приходится на ледоколы. В частности, входящий в ОСК Балтзавод завершил строительство головного атомного ледокола «Арктика» мощностью

60 МВт и стоимостью 37 млрд руб. (см. “Ъ” от 21 октября 2020 года), «Адмиралтейские верфи» (входят в ОСК) передали «Росморпорту» дизель-электрический ледокол «Виктор Черномырдин» 25 МВт стоимостью около 12 млрд руб. (см. “Ъ” от 3 ноября 2020 года).

Кроме того, в середине декабря «Звезда» (управляется консорциумом «Роснефти», «Роснефтегаза» и Газпромбанка) сдала «Роснефтефлоту» головной танкер Aframax «Владимир Мономах» дедвейтом 114 тыс. тонн и стоимостью порядка 31,3 млрд руб.

Таким образом, «Звезда» по итогам года заняла первое место в рейтинге верфей по совокупному тоннажу и второе место (после Балтзавода) по стоимости сданных судов, говорится в исследовании InfoLine.

В гражданском судостроении по количеству сданных судов лидируют сухогрузы (построено 17 штук), баржи (13 штук) и специальные суда обслуживающего флота.

Тройку крупнейших заказов 2020 года по стоимости возглавляет серия из десяти газозов для проекта НОВАТЭКа «Арктик СПГ-2», следом за ним – контракт на строительство головного атомного ледокола «Лидер» мощностью 120 МВт. Оба заказа должна выполнить «Звезда». Замыкает топ-3 контракт по линии ГОЗ на строительство двух универсальных десантных кораблей «Прибой» за 80–100 млрд руб., размещенный на судостроительном заводе «Залив» (подконтрольном группе «Ак Барс» Рената Мистахова). Как отмечается в исследовании, до 2030 года перспективными направлениями будут крупнотоннажное судостроение, рыбопромысловый и ледокольный флот. Глава «Infoline-Аналитики» Михаил Бурмистров прогнозирует, что в 2021 году стоимостные объемы ввода вырастут, причем если Балтзавод успеет сдать атомный ледокол «Сибирь», а Севмаш – подлодки «Новосибирск» и «Казань» проекта 885 «Ясень» и «Князь Олег» проекта 955 «Борей», то рост составит более 50%.

Как отмечается в исследовании, до 2030 года перспективным направлением будет крупнотоннажное судостроение, в первую очередь для обслуживания объектов ТЭКа. Здесь ключевой точкой роста должна стать производственная программа «Звезды», строящей в том числе танкеры классов Aframax и Yamalmax. Кроме того, в рамках программы инвестиционных квот продолжится строительство рыбопромысловых судов: к 2021–2022 годам строительство серийных рыболовных судов российскими верфями должно выйти на уровень до 10–15 штук ежегодно. Кроме того, продолжится активное строительство ледокольного флота в рамках развития Севморпути и шельфовых добычных проектов.

Надежда Малышева из PortNews считает, что хорошие итоги 2020 года во многом связаны с заделом прошлых лет, «было сдано много долгостроящих».

Судостроительный цикл достаточно долгий, напоминает эксперт, за счет заказов прошлых лет 2021 год тоже может быть весьма позитивным, однако с 2022 года можно ожидать значительного падения объемов сдачи судов. Важным остается сохранение господдержки, ориентированной на заказчиков флота, полагает Надежда Малышева, а также увеличение игроков на рынке финансирования судостроения, особенно лизингодателей.

<https://www.kommersant.ru/doc/4653641>

РБК; ЕЛЕНА СУХОРУКОВА; 2021.01.20; ТУРФИРМЫ НЕ ПОЛУЧИЛИ ОБЕЩАННЫЕ СУБСИДИИ ЗА ЧАРТЕРЫ НА БАЙКАЛ И В ХАКАСИЮ БЕЗ ОБЕЩАННОЙ ГОСПОДДЕРЖКИ ОНИ НЕ ГОТОВЫ ПРОДОЛЖАТЬ ПОЛЕТНЫЕ ПРОГРАММЫ В ЭТОМ ГОДУ

В 2020 году государство так и не компенсировало туроператорам их затраты на развитие «приоритетных туристических маршрутов». В результате, как утверждают в отрасли, под вопросом оказались запланированные уже на этот год программы

В 2020 году правительство не выделило туроператорам ни одной субсидии на развитие внутреннего туризма, предусмотренных постановлением правительства от 8 августа 2018 года. На проблему обратили внимание и Российский союз туриндустрии (РСТ) и

общественная организация малого и среднего предпринимательства «Опора России», обратившиеся к курирующему туризм **вице-премьеру** Дмитрию Чернышенко (РБК ознакомился с копиями их писем). Это также следует из ответов представителя профильного **вице-преьера** – на вопрос о субсидиях он сообщил, что эта тема пока находится «в проработке Ростуризма». Представитель этого ведомства не ответил на запрос.

За что положены субсидии

Эксперимент, в рамках которого турфирмы могут получить от государства возмещение части расходов за организацию туров по пилотным внутренним маршрутам, запустил еще **премьер-министр** Дмитрий Медведев. В перечень субсидируемых входят 11 маршрутов в «приоритетных» субъектах, среди которых Краснодарский край (без Сочи), Республика Алтай и Алтайский край, Бурятия, Камчатка, Сахалин, Архангельская и Вологодская области.

Чтобы получить субсидию, туроператор должен отправить по маршруту не меньше установленного числа туристов (в большинстве регионов это 200–300 человек, минимум в 150 человек установлен для маршрута «Серебряное ожерелье» в Архангельской и Вологодской области).

За каждого привезенного туриста турфирма должна получить от государства по 5 тыс. руб. на большинстве маршрутов (на «Серебряном ожерелье» – 1,5 тыс. руб.). Поездка по туристическо-рекреационному маршруту, за которую можно получить субсидию, должна длиться не меньше пяти дней, по культурно-познавательному – не менее трех.

В конце 2019 года в правила предоставления субсидий были внесены несущественные изменения.

В бюджете на 2020 год были заложены 148,8 млн руб. на поддержку туроператоров (без учета помощи из резервного фонда правительства из-за пандемии), следует из материалов федерального казначейства.

В прошлом году туроператоры и авиаперевозчики, которые не могли летать за рубеж из-за введенных в связи с коронавирусом ограничений на выезд, переориентировались на чартерные и регулярные рейсы для туристов внутри страны. В июне туры на Алтай с перелетом на самолетах авиакомпании Nordwind стал предлагать туроператор «Пегас Туристик». В том же месяце пакетные туры в Хакасию с доставкой чартерами начал продавать туроператор Apex Tour. Другой туроператор, TUI, в июле запустил чартеры в Бурятию, где предлагал экскурсии и отдых на Байкале. Первый рейс, как сообщала компания, прибыл в Улан-Удэ со 100-процентной загрузкой.

Получить субсидии туроператоры до сих пор так и не смогли, констатирует РСТ в своем письме. Туры, которые операторы разработали на базе чартерных программ в Бурятию, Хакасию и на Алтай, оказались востребованы, в том числе потому, что цены на них устанавливались в расчете на субсидии и «оказались кардинально ниже предлагавшихся до этого турпакетов на базе регулярной перевозки», указал президент РСТ Андрей Игнатьев. Если субсидии не будут выделены, под вопросом окажутся запланированные на 2021 год чартерные программы в Приморье, на Сахалин, Камчатку, Байкал, Алтай, Шерегеш и в другие регионы, предупредил РСТ. РБК направил запросы туроператорам.

Про сложности, «затрудняющие доступ туроператоров к выделенным субсидиям», сообщил в письме Чернышенко и президент «Опоры России» Александр Калинин (копия письма от 14 января 2021 года есть у РБК). В «Опоре России» эксперимент с субсидиями, который был рассчитан до 2021 года, предложили продлить. В РСТ также считают, что эксперимент следует продлить. Эксперимент по субсидированию туроператоров надо продолжить, конвертировав его в обычную практику в рамках нового национального проекта «Туризм и индустрия гостеприимства», считает председатель комиссии по туризму Российского союза промышленников и предпринимателей Сергей Шпилько.

Проблема с выделением субсидий на развитие внутреннего туризма возникает не в первый раз. Эту программу участники рынка ждали несколько лет, но воспользоваться ею в 2018 году смогли лишь небольшие региональные турфирмы, а на федеральных туроператоров она оказалась не рассчитана (например, им было сложно собрать пакет документов, необходимых для получения субсидий, так как для этого пришлось бы опрашивать огромное количество партнеров в регионах).

https://www.rbc.ru/business/19/01/2021/60069fce9a79470db1985a7a?from=column_2

ПРАЙМ; 2021.01.19; «РОСМОРПОРТ» ВВЕЛ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ АКВАТОРИЮ ТЕРМИНАЛА «УЛЬТРАМАР» В УСТЬ-ЛУГА

ФГУП «Росморпорт» ввело в эксплуатацию акваторию специализированного терминала по перевалке минеральных удобрений компании «Ультрамар» в морском порту Усть-Луга, сообщает предприятие.

«В январе 2021 года «Росморпорт» совместно с ООО «Ультрамар» ввел в эксплуатацию объекты федеральной собственности (акватория и СНО), а в феврале планируется ввод первого этапа береговой составляющей комплекса, что обеспечит возможность перевалки грузов в объеме до 5 миллионов тонн», – говорится в сообщении «Росморпорта».

Как отмечают в **пресс-службе** предприятия, выход терминала на полную мощность в объеме 12 миллионов тонн запланирован на конец текущего года. «Основная задача проекта – переориентация российских грузопотоков минеральных удобрений из портов Прибалтики в порт Усть-Луга», – говорится в релизе «Росморпорта».

Проект строительства объектов портовой инфраструктуры в морском порту Усть-Луга реализуется с 2018 года компанией «Ультрамар» совместно с «Росморпортом». Он включен в федеральный проект «Морские порты России» **Комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (КПМИ)**. Активное строительство терминала начато в 2019 году. В рамках проекта предполагается создание нового комплекса по перевалке минеральных удобрений мощностью 12 миллионов тонн в год.

АГЕНТСТВО МОСКВА; 2021.01.19; ПОЛУЧЕНО РАЗРЕШЕНИЕ НА ВВОД В ЭКСПЛУАТАЦИЮ ГИДРОУЗЛА «БЕЛОМУТ» В ПОДМОСКОВЬЕ

«Канал имени Москвы» получил разрешение на ввод в эксплуатацию после реконструкции гидроузла «Белоомут». Об этом сообщили в **пресс-службе** ФГБУ «Канал имени Москвы».

«Канал имени Москвы» 15 января 2021 года получил разрешение на ввод в эксплуатацию прошедшего комплексную реконструкцию гидроузла «Белоомут». Масштабная реконструкция гидроузла «Белоомут», расположенного на реке Оке в городском округе Луховицы в Подмосковье, осуществлялась в рамках федерального проекта «Внутренние водные пути» **комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры**. Заказчиком работ по проекту выступал **Росморречфлот**, застройщиком – ФГБУ «Канал имени Москвы», генподрядчиком на завершающем этапе – ФГБУ «Морспасслужба», – говорится в сообщении.

В **пресс-службе** напомнили, что строительно-монтажные работы по реконструкции гидроузла «Белоомут» начались в 2015 году; в рамках проекта возводились современный судоходный шлюз и капитальная плотина, рассчитанные на увеличение пропуска судов. Отмечается, что реконструированный гидроузел «Белоомут» заработает с открытием навигации, в апреле 2021 года.

<https://www.mskagency.ru/materials/3079339>

ТАСС; 2021.01.19; ВЛАСТИ РЯЗАНСКОЙ ОБЛАСТИ ОБЪЯСНИЛИ, ПОЧЕМУ СРЕДСТВА НА ДОРОГИ ОСТАЛИСЬ НЕОСВОЕННЫМИ

Федеральные средства в размере 377,8 млн рублей, выделенные Рязанской области на проведение дорожного строительства, остались неосвоенными из-за затянувшейся разработки проектной документации. Об этом сообщается на сайте правительства региона.

Ранее Рязанская область вошла в число регионов, отстающих по показателям 2020 года в проведении строительных дорожных работ. Президент России Владимир Путин на совещании поручил вице-премьеру Марату Хуснуллину подготовить доклад об использовании регионами выделенных средств.

«Федеральные средства в размере 377,8 млн рублей остались неосвоенными из-за затянувшейся разработки проектной документации, которую было решено сделать с учетом применения реестра новых и наилучших технологий, а также новых механизмов работы с подрядчиками, принятых на федеральном уровне», – приводят в пресс-службе слова заместителя председателя регионального правительства Евгения Беленецкого.

В 2020 году на реализацию государственной программы Рязанской области «Дорожное хозяйство и транспорт» планировалось направить свыше 10,5 млрд рублей, в том числе более 2,1 млрд целевых федеральных средств. По словам Беленецкого, объем нереализованной суммы в соответствии с договоренностями с Федеральным дорожным агентством будет полностью освоен в 2021 году.

Беленецкий также отметил, что основные показатели, предусмотренные нацпроектом «Безопасные и качественные автомобильные дороги», были достигнуты. Объем дорожного строительства в Рязанской области вырос на 25% в 2020 году в сравнении с прошлогодним показателем.

<https://tass.ru/ekonomika/10498211>

ТАСС; 2021.01.19; МИНФИН СООБЩИЛ, ЧТО БЮДЖЕТ НА НАЦПРОЕКТЫ В 2020 ГОДУ ИСПОЛНЕН НА 97,4%

Исполнение расходов федерального бюджета на нацпроекты за 2020 год составило, по предварительным данным, 97,4% или 2,149 трлн рублей, сообщает Минфин.

«По предварительным данным, исполнение расходов федерального бюджета на реализацию национальных проектов – по состоянию на 1 января 2021 года – составило 2,149 трлн рублей или 97,4% от плановых бюджетных назначений», – говорится в сообщении.

Лидерами по исполнению расходов на 1 января являются нацпроекты «Жилье и городская среда» – 99,7% и «Наука» – 99,2%, а также Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры (транспортная часть) – 99,4%.

Кроме того, наиболее эффективными проектами по исполнению расходов стали нацпроекты «Безопасные и качественные автомобильные дороги» – 98,8%, «Производительность труда и поддержка занятости» – 98,7%, «Культура» – 98,5%, «Демография» – 98%, «Международная кооперация и экспорт» – 97,6% и «Экология» – 97,6%.

Самые низкие показатели у нацпроектов «Цифровая экономика» – 97%, «Малое и среднее предпринимательство и поддержка индивидуальной предпринимательской инициативы» – 96,9%, «Здравоохранение» – 96,2% и «Образование» – 86,4%.

<https://tass.ru/nacionalnye-proekty/10493091>

ИНДУСТРИЯ БЕЗОПАСНОСТИ; 2021.01.19; НА ТРАНСПОРТНЫХ ОБЪЕКТАХ УРАЛА ЗА ГОД ПРЕСЕЧЕНО 1252 ПРАВОНАРУШЕНИЯ

Более 1200 нарушений пресечено на объектах транспорта Урала за прошлый год сотрудниками **Уральского филиала ФГУП «УВО Минтранса России»**. Одним из самых распространенных поводов для задержания нарушителей является пронос запрещенных предметов в зону транспортной безопасности – работники ведомственной охраны **Минтранса России** предотвратили 49 таких эпизодов в 2020 году.

Еще 28 человек, напротив, были задержаны, при попытке выноса имущества с охраняемой территории. 95 человек из общего числа нарушителей были переданы для дальнейших разбирательств в полицию.

Уральский филиал ФГУП «УВО **Минтранса России**» обеспечивает безопасность стратегически важных объектов транспортной инфраструктуры. Это периметры аэропортов, автовокзалы, речные порты и мосты на территории Уральского федерального округа, республик Коми и Саха (Якутия) – всего порядка 90 объектов.

На транспортных объектах Урала за год пресечено 1252 правонарушения

https://www.securitymedia.ru/news_one_12164.html

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА – ЭКОНОМИКА ЮГА; НИКОЛАЙ ГРИЩЕНКО; 2021.01.20; ПРОБКИ РАЗРУЛЯТ РОБОТЫ; ГОРОДА ЮГА РОССИИ ПОЛУЧАТ ТРИ МИЛЛИАРДА РУБЛЕЙ НА СОЗДАНИЕ ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СИСТЕМ

В ближайшие три года более 172,3 миллиарда рублей будет направлено регионам России на ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог. Из них 2,86 миллиарда рублей до 2023 года получают города юга России. Деньги пойдут на создание интеллектуальных транспортных систем.

Пока искусственный интеллект для автодорог будет создаваться в городах с населением более 300 тысяч человек. Транспортные нейросети появятся в агломерациях Краснодара, Ростова-на-Дону, Волгограда, Астрахани, Севастополя и в Крыму.

Самая большая, 300-миллионная федеральная субсидия в 2021 году полагается Волгоградской области. Краснодарский край получит 260 миллионов, а Ростов-на-Дону – 220. Транши продолжатся в течение трех лет. Астрахань и Севастополь присоединятся к программе в 2022 году и получают 120 и 100 миллионов рублей соответственно, а Крым – в 2023 году, 80 миллионов.

На эти деньги в каждом городе будет создана сеть видеочапер, а также климатических, экологических, весогабаритных и метеорологических датчиков. Полученная с их помощью информация поступит в дата-центр.

На основе этих данных нейросеть сможет управлять светофорами, информационными табло, сменными светодиодными дорожными знаками и регулировать дорожное освещение. Например, если на определенном участке транспортной сети прогнозируется пробка, то искусственный интеллект откроет там «зеленую волну». При ухудшении погоды или в тумане автоматически включатся дорожные фонари.

Система также позволит различать номера машин-нарушителей и оперативно передавать данные в ГИБДД. Курировать проект будет **директор департамента цифровой трансформации Минтранса РФ Дмитрий Баканов**, который ранее занимался спутниковой системой связи «Гонец».

Комментарий

Евгений Житнухин, региональный директор Fresh Auto Ростов-на-Дону:

– Интеллектуальные транспортные системы на дорогах южных регионов позволят не только минимизировать количество автоаварий, но также в режиме онлайн контролировать дорожную ситуацию и соблюдение ПДД. На мой взгляд, это пойдет на

пользу южным районам с большим потоком туристов и грузоперевозок, в которых ощущается недостаток региональных дорог. Имея точное представление о том, где чаще всего возникают заторы, можно более предметно планировать местоположение, бюджет и проходимость будущих дорог. На существующих же трассах, которые не нуждаются в изменениях, интеллектуальная транспортная система будет отслеживать дорожное движение, фиксировать нарушения ПДД и прогнозировать погодные условия, регулировать движение общественного транспорта и спецтехники, сообщать водителям о свободных местах на парковке, предупреждать автомобилистов о пробках.

Кроме того, нейросети подразумевают наличие большого количества камер, что позволит фиксировать нарушения не только на проезжей части, но и близ нее: засечь, например, если вандалы покусятся на фонари, шлагбаумы, дорожные знаки или попытаются ограбить придорожные магазины и кафе. Думаю, это позволит снизить преступность в южных регионах.

<https://rg.ru/2021/01/19/reg-ufo/goroda-iufo-poluchat-okolo-3-mlrd-rublej-na-sozдание-transportnogo-intellekta.html>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; ВЛАДИМИР БАРШЕВ; 2021.01.20; СТОП-КАДР БЕЗ ШТРАФА; КАМЕРАМ ФОТОВИДЕОФИКСАЦИИ ПРОПИШУТ ЕДИННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Правительство одобрило поправки в Кодекс об административных правонарушениях, согласно которым комплексы фотовидеофиксации нарушений на дорогах и места их установки должны соответствовать единым требованиям, которые установит правительство.

Соответствующий законопроект был разработан сенаторами Андреем Клишасом и Ириной Рукавишниковой.

Напомним, что без получения отзыва правительства внести законопроект с поправками в Кодекс об административных правонарушениях нельзя.

Сейчас каких-то единых и четких требований к камерам на дорогах нет.

Есть ГОСТ, который касается технического содержимого комплекса. Но он носит рекомендательный характер.

Как отметил эксперт по системам фиксации нарушений Григорий Шухман, те производители камер, которые не входили в рабочую группу, считают, что этот стандарт учитывает интересы только тех, кто его разрабатывал.

Четких требований по их установке также нет. Есть рекомендации **минтранса**, которые местные органы власти, в чью компетенцию входят организация дорожного движения и установка камер, могут игнорировать.

Даже не совсем четко определено, что считать комплексами, работающими в автоматическом режиме. Если Госавтоинспекция, а также Верховный суд относят к ним те, которые работают без участия человека, то местные органы власти считают иначе. В итоге штрафы, выписанные местными властями в автоматическом режиме, отменяются в судах.

Идея прописать в Кодексе об административных правонарушениях положение о том, что требования к комплексам фотовидеофиксации устанавливаются правительством, не нова. Более того, в проекте нового КоАП, который разрабатывается министерством юстиции, соответствующая формулировка имеется. Кроме того, такая поправка в действующий КоАП уже вносилась и даже была принята в первом чтении Госдумой, но во втором чтении была исключена из внесенного законопроекта.

Она также фигурирует в законопроекте о передаче полномочий по вынесению штрафов местным властям. Про этот законопроект давно не слышно, но он есть. И вот теперь предпринимается очередная попытка внести поправку.

Как отмечают эксперты, для автоматических комплексов фотовидеофиксации необходимы единые правила игры, закрепленные законом или в крайнем случае постановлением правительства. По мнению Григория Шухмана, нужны жестко закрепленные требования как к самим комплексам, так и к местам их установки. Например, следует точно определить, на каком расстоянии эти комплексы должны друг от друга находиться.

Напомним случай в Москве, когда две камеры штрафовали водителей на путепроводе. Установлены они были на расстоянии чуть менее двух километров, но одна из них снимала в лоб, другая – сзади. В итоге получалось, что водители, по сути, получали два штрафа за превышение скорости практически в одной точке, что совершенно недопустимо. И только после многочисленных жалоб водителей одну из камер демонтировали.

– Пока нет единых требований, все это остается на усмотрение руководителей Центров организации дорожного движения, – поясняет Григорий Шухман. – Если пойдут жалобы, комплекс просто отключат или передвинут.

В итоге получается, что дважды наказанные получают еще одно, третье, дополнительное наказание в виде необходимости обжаловать штраф из-за того, что кто-то необдуманно (или – по-своему обдуманно) установил камеру. Закрепить требования к камерам предлагалось непосредственно в КоАП. Но в Госавтоинспекции отмечают, что устанавливать технические характеристики – это не задача кодекса. Достаточно, что в нем закрепят отсылочную норму на постановление правительства.

Правда, эксперты считают, что лобби производителей комплексов, а также интересов региональных властей очень сильно, поэтому необходимо, чтобы правила разрабатывались при участии экспертного сообщества, которое в том числе защищает права автомобилистов.

Иначе камеры по-прежнему будут пополнять региональные бюджеты, а не обеспечивать безопасность, хотя изначально смысл их установки был именно таков.

<https://rg.ru/2021/01/19/kameram-fotovideofiksacii-propishut-edinye-trebovaniia.html>

КОММЕРСАНТЪ; ДМИТРИЙ ШЕСТОПЕРОВ; 2021.01.20; МАШИНА ПРОДЛЕННОГО ВРЕМЕНИ; В РОССИИ ВЫРОС СПРОС НА ДОЛГОСРОЧНЫЙ КАРШЕРИНГ

В российских каршеринговых сервисах как минимум на 30–40% вырос спрос на суточную и долгосрочную аренду автомобилей. Это произошло из-за введения удаленной работы на фоне пандемии и активного развития внутреннего туризма в 2020 году, считают в компаниях. Подобные тарифы более выгодны для самих каршеринговых сервисов, поскольку минимизируют простой автомобилей, говорят эксперты.

Каршеринговые сервисы заметили рост спроса на суточные и долгосрочные тарифы по итогам 2020 года, рассказали “Ъ” представители компаний. В «Делимобиле», например, число суточных аренд год к году выросло более чем на 30%, более чем на 20% увеличился средний чек аренды, а число километров, которые проехали клиенты, выросло на 30%. Тренд на увеличение длительности поездок наблюдают и в крупнейшем сервисе «Яндекс.Драйв», не уточняя показателей.

Рост сегмента долгосрочных поездок наблюдает и YouDrive. Компания запустила пакеты с суточными тарифами только в середине октября 2020 года. «Но даже в этом коротком отрезке мы видим, что доля долгосрочных аренд выросла в среднем на 40%», – рассказал гендиректор сервиса Алексей Сергеев. В BelkaCar число суточных поездок в 2020 году выросло в 2,5 раза к предыдущему году, длина поездки также постоянно растет, рассказала сооснователь сервиса Екатерина Макарова.

По данным Тинькофф-банка за осень 2020 года, среди его клиентов в числе поездок на каршеринге лидирует «Яндекс.Драйв» с долей в 55,4%, у «Делимобиля» – 23,8%, у BelkaCar – 11,5%, у YouDrive – 9,3%.

Спрос на долгосрочную аренду начал расти в том числе из-за введения в 2020 году дистанционного режима работы и необходимости соблюдать социальную дистанцию, считают в «Делимобиле». Сказались и ограничения по выезду за границу, из-за чего активно развивался внутренний туризм на каршеринге, отмечают в компании. Пользователи все чаще начинают путешествовать за город в выходные или отпуск на каршеринговых авто, подтверждает госпожа Макарова.

Из-за пандемии с 13 апреля по 25 мая 2020 года работа каршеринга в Москве была полностью приостановлена указом мэра Сергея Собянина. С 25 мая по 9 июня сервисы могли работать только на срок аренды не менее пяти дней. Ограничения или приостановка работы сервисов вводились также в Санкт-Петербурге и других городах. По данным Банка России, в этот период компании теряли 250 млн руб. еженедельно на выплаты лизинговых платежей.

В результате ограничительных мер клиенты Тинькофф-банка, например, в 2020 году потратили на аренду автомобилей, в том числе через каршеринг, почти на 15% меньше, чем в 2019 году, говорится в исследовании банка. Но ситуация быстро изменилась: с сентября по ноябрь общее количество поездок на каршеринге выросло на 26% по сравнению с аналогичным периодом 2019 года.

Средний чек за одну поездку, по данным банка, вырос у разных компаний на 9–31% и составил по итогам 2020 года 250–330 руб.

В то же время, по данным Россельхозбанка, число транзакций по краткосрочной аренде автомобиля снизилось по итогам 2020 года на 32%, а общая сумма потраченных на это средств – на 7%.

Стоимость суточного тарифа «Делимобиля» в Москве составляет от 2,9 тыс. до 3,5 тыс. руб. (пакет включает до 150 км пробега). У YouDrive цена варьируется от 1,5 тыс. до 1,9 тыс. руб., километраж считается отдельно. В BelkaCar при достижении 1,6 тыс. руб. в поминутной тарификации суточный тариф подключается автоматически (включает 100 км). В «Яндекс.Драйве» можно самостоятельно выбирать нужное время и число километров в тарифе.

Операторы каршеринга сами активно продвигают долгосрочную аренду, поэтому рост спроса на подобные тарифы логичен, к тому же в последнее время участники этого рынка «начали позиционировать себя как операторы внутреннего туризма», рассуждает издатель проекта «Трушеринг» Юрий Николаев. С точки зрения бизнеса это обусловлено тем, что пакетные тарифы более маржинальны, а простой машины для компаний приносит убытки, поясняет эксперт.

Если раньше каршеринговые компании тратили значительные средства на привлечение клиентов, то сейчас становятся больше озабочены рентабельностью бизнеса, подтверждает аналитик «ВТБ Капитала» Владимир Беспалов.

В ближайшее время компании будут менее агрессивными в борьбе за долю рынка или наращивание автопарка, считает он, долгосрочные же тарифы при этом призваны повысить эффективность.

<https://www.kommersant.ru/doc/4653603>

КОММЕРСАНТЪ Н.НОВГОРОД; РОМАН РЫСКАЛЬ, АЛЕКСАНДРА ВИКУЛОВА; 2021.01.20; СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ «ВОСТОЧНЫЙ»; СКОРОСТНЫЕ ПОЕЗДА ИЗ НИЖНЕГО НОВГОРОДА В МОСКВУ БУДУТ ПРИБИВАТЬ НА НОВЫЙ ВОКЗАЛ С МАЯ

Перевод скоростных поездов «Ласточка» и «Стриж» с Курского вокзала на строящийся терминал «Восточный» в Черкизово в Москве, который вызвал возмущение

нижегородцев, отложили на 29 мая 2021 года вместо 15 марта, как ранее заявлял РЖД. Изменить дату перевода поездов на новый вокзал удалось в результате переговоров между руководством РЖД и губернаторами Ивановской и Нижегородской областей. На Курский вокзал продолжают прибывать «Сапсаны» после реконструкции станции, которая продлится три года. Туда могут вернуться «Ласточки», а «Стрижи» останутся на новом вокзале в Черкизово. Кроме того, РЖД и нижегородские власти договорились, что к 800-летию города компания реконструирует привокзальную площадь, а с 2022 года в Нижний Новгород начнут ходить новые «Ласточки» премиального класса.

Скоростные поезда «Стриж» и «Ласточка» из Нижнего Новгорода в Москву и из Иваново в столицу продолжают прибывать на Курский вокзал до 29 мая 2021 года, когда РЖД перейдет на летнее расписание. С этого момента с Курского вокзала будет выведено 25 пар поездов. К такому решению в ходе переговоров с губернаторами Нижегородской и Ивановской областей пришло руководство Российских железных дорог.

Напомним, ранее руководство РЖД объявило о переводе с 15 марта скоростных поездов на строящийся вокзал «Восточный» в терминале Черкизово, что привело к массовому недовольству нижегородцев в социальных сетях. Они писали, что добираться со станции метро «Курская» в центр столицы по делам, а также в аэропорты гораздо удобнее и экономичнее по времени, чем со станции «Черкизовская». В результате компании пришлось пойти навстречу регионам.

Как пояснил на встрече с журналистами из регионов в Москве заместитель генерального директора РЖД Дмитрий Пегов, к майским праздникам завершится строительство нового вокзала «Восточный» площадью 4 тыс. кв. м. Перевод поездов «Стриж» и «Ласточка» из Нижнего Новгорода и Иваново, а также других пассажирских составов Октябрьской железной дороги, которые следовали на юг через Курский вокзал, позволит провести его реконструкцию. В течение трех лет здесь планируется построить новые пути и мосты, заменить некоторые платформы. «Сапсаны» сообщением Нижний Новгород – Москва все это время продолжают ходить на Курский вокзал. «Ласточка», возможно, вернется на него через три года, если этого захотят пассажиры. «Стриж» останется в Черкизово, поскольку он прибывает к низкой платформе, которой на Курском вокзале больше не будет. «Пока будет идти реконструкция Курского, а мы полагаем, что это займет три года, посмотрим, как будет развиваться новый остановочный пункт. Здесь удобная логистика через Московское центральное кольцо с аэропортами и через метро с центром города. Мы проведем опрос пассажиров, посмотрим, нравится ли им остановочный пункт. По окончании реконструкции Курского вокзала «Ласточки», которые имеют выход и на низкую, и на высокую платформу, можно будет вернуть на Курский вокзал», – поделился планами Дмитрий Пегов. Он добавил, что для удобства пассажиров в билетах планируют отобразить схему расположения «Восточного» и транспортной доступности нового комплекса. РЖД рассчитывает, что когда пандемия отступит, пассажиропоток возрастет, и новый терминал будет полностью загружен.

Также в планах компании к 2022 году заменить составы «Ласточек» на маршруте Нижний Новгород – Москва новыми, премиального сегмента (такие ходят в Иваново). Сейчас в Нижний Новгород ходят поезда экономического класса, передислоцированные с Сочинского полигона после Олимпийских игр. После поставок новых поездов нижегородские «Ласточки» направят на Северокавказскую железную дорогу. Кроме того, РЖД прорабатывает возможность поставок в Нижний Новгород двухуровневых пассажирских поездов при условии роста пассажиропотока и востребованности таких составов. Дмитрий Пегов отметил, что на этом направлении более востребованы скоростные поезда, тогда как двухуровневые больше подходят для перевозок длительностью более пяти часов.

Кроме того, нижегородское правительство и РЖД договорились провести реконструкцию привокзальной площади в Нижнем Новгороде к 800-летию города. Сейчас идут проектные работы. Начать реконструкцию планируется ранней весной.

<https://www.kommersant.ru/doc/4653598>

ТАСС; 2021.01.19; РЖД В ЯНВАРЕ НЕ ОЖИДАЮТ ОТКРЫТИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ НАПРАВЛЕНИЙ

РЖД в январе не ожидают открытия международных маршрутов курсирования поездов, сообщил журналистам замгендиректора компании Дмитрий Пегов.

«Нет, не ожидаем», – сказал он, отвечая на соответствующий вопрос.

«Вся инфраструктура: составы, вагоны, персонал – это все готово. Мы, как только будет возможность, поверьте, три дня всего надо, чтобы запустить любое направление, которое ранее было закрыто», – добавил Пегов.

Курсирование поездов между РФ и другими странами ранее было приостановлено на фоне пандемии коронавируса. Всего РЖД отменили курсирование поездов в сообщении с 22 страной – Абхазией, Австрией, Азербайджаном, Белоруссией, Германией, Италией, Казахстаном, Китаем, КНДР, Киргизией, Латвией, Литвой, Молдавией, Монголией, Польшей, Таджикистаном, Узбекистаном, Украиной, Францией, Финляндией, Чехией и Эстонией.

<https://tass.ru/ekonomika/10494989>

ТАСС; 2021.01.19; В СВЕРДЛОВСКОЙ ОБЛАСТИ ЗАПУСТЯТ БРЕНДИРОВАННЫЙ ПОЕЗД ПО «ИМПЕРАТОРСКОМУ МАРШРУТУ»

Первый поезд, в котором воссоздана атмосфера начала XX века, отправится с туристами из Екатеринбурга в Алапаевск 21 февраля по «Императорскому маршруту», который включает в себя места памяти представителей дома Романовых и их резиденции. Об этом сообщает во вторник департамент информационной политики Свердловской области.

«Брендированный вагон «Императорского маршрута» был презентован в Екатеринбурге в октябре 2020 года – в дни памяти великой княгини Елизаветы Федоровны и алапаевских мучеников. У всех желающих появляется возможность проехать в вагоне, в котором воссоздана атмосфера начала XX века, действует аудиогид», – приводят в департаменте слова заместителя министра инвестиций и развития Свердловской области Евгения Копеляна.

В департаменте отметили, что первый поезд с туристами отправится 21 февраля, он будет следовать в рамках тура Екатеринбург – Алапаевск. Вагон будет курсировать по специально разработанному расписанию, позволяющему добраться до Алапаевска почти за три часа, что существенно быстрее обычного пригородного поезда.

Уточняется, что билеты на поезд можно приобрести только в составе тура. В программу включено посещение Музея памяти представителей Российского Императорского дома «Напольная школа в Алапаевске» с возможностью проведения театрализованной экскурсии, знакомство с Домом-музеем Петра Чайковского, шахтой Межной и музеем деревянного зодчества под открытым небом в Нижней Синячихе.

В вагоне 44 места для сидения, добавили в департаменте, он оснащен системой микроклимата, экологически чистым туалетным комплексом и видеомониторами. В торце вагона организована фотозона, имитирующая интерьер императорского вагона. Пассажирам будут предоставляться женские и мужские костюмы начала XX века для фотографирования. Вагон также оборудован для путешествия маломобильных граждан.

Проект реализован правительством Свердловской области, Центром развития туризма Свердловской области, Свердловской пригородной компанией и Фондом «Елисаветинско-Сергиевское просветительское общество», оператором является компания «Южный экспресс».

<https://tass.ru/ural-news/10496973>

РБК ПЕРМЬ; 2021.01.19; ГУБЕРНАТОР ПОПРОСИЛ РАЗРЕШИТЬ МЕЖДУНАРОДНЫЕ РЕЙСЫ ИЗ ПЕРМСКОГО АЭРОПОРТА

Губернатор Пермского края Дмитрий Махонин направил письмо зампредседателю федерального правительства Татьяне Голиковой и главе Росавиации Александру Нерадько с просьбой включить пермский аэровокзал в список аэропортов, которым разрешено выполнять международные рейсы. Письмо опубликовано в телеграм-канале.

В письме сообщается, что «установлением ограничений на международные перевозки нанесен ущерб не только туристическому кластеру, но и другим экономически значимым отраслям Пермского края».

Губернатор просит разрешить международное авиасообщение с первого квартала 2021 года.

Как сообщили РБК Пермь в пресс-службе краевого минтранса, такие письма действительно были. Министерство с подписью губернатора регулярно направляет их еще с августа. В последний раз письмо с просьбой о разрешении на международные авиарейсы было направлено в федеральное правительство в январе этого года.

<https://perm.rbc.ru/perm/freenews/60068e519a794705fb7b13b3>

КОММЕРСАНТЬ; 2021.01.20; АЭРОПОРТ ТОЛМАЧЕВО ЗАКАЗАЛ ПРОЕКТ РЕКОНСТРУКЦИИ ВПП-1

Холдинг «Новпорт» на прошлой неделе заказал разработку проекта реконструкции первой взлетно-посадочной полосы (ВПП-1) аэропорта Толмачево (Новосибирск, входит в «Новпорт»), сообщил журналистам в среду гендиректор аэропорта и глава сибирского кластера холдинга «Новпорт» Евгений Янкилевич.

«Четыре дня назад аэропортом Толмачево подписан контракт с федеральным проектным институтом – московским «Аэропроектом». Мы здесь, по сути, вкладываем частные деньги в государственную инфраструктуру, но для нас это важно», – сказал он.

Господина Янкилевич добавил, что «Новпорт» рассчитывает получить положительное заключение Главгосэкспертизы по проекту в третьем квартале 2021 года. После этого холдинг, по его словам, будет добиваться ускорения сроков реализации проекта.

Пока реконструкция ВПП-1 включена в федеральную комплексную программу с 2024 года.

Ранее в интервью “Ъ-Сибирь” Евгений Янкилевич оценил стоимость проекта в 300-350 млн руб. Инвестиции в саму реконструкцию ВПП-1, по его словам, предварительно составляют около 24 млрд руб., из которых 10,4 млрд руб. – первый этап со строительством новой полосы и рулежных дорожек. Финансирование будет осуществляться из федерального бюджета.

Аэропорт Толмачево располагает двумя взлетно-посадочными полосами первой и второй категории ИКАО, позволяющими принимать и обслуживать все существующие типы воздушных судов. Обе полосы принадлежат государству: ВПП-2 находится в хозяйственном ведении ФГУП «АГА(а)» и аэропорт Толмачево ее арендует, ВПП-1 – в оперативном управлении Министерства обороны России и используется аэропортом Толмачево совместно. Параметры планируемой реконструкции согласованы с Минобороны.

<https://www.kommersant.ru/doc/4653758>

РОССИЙСКАЯ ГАЗЕТА; НАТАЛИЯ ЯЧМЕННИКОВА; 2021.01.19; НОВЫЙ САМОЛЕТ ИЛ-114-300 СОВЕРШИЛ СВОЙ ВТОРОЙ ПОЛЕТ

Во вторник, 19 января, в рамках программы летных испытаний состоялся очередной полет регионального турбовинтового пассажирского Ил-114-300. Об этом сообщает департамент корпоративных коммуникаций ПАО "ОАК".

Разработчик самолета - Авиационный комплекс им. С.В. Ильюшина (головное предприятие Дивизиона транспортной авиации ПАО "ОАК" в составе Госкорпорации Ростех).

По словам индустриального директора авиационного кластера Ростеха Анатолия Сердюкова, турбовинтовой самолет Ил-114-300 - крайне востребованная в условиях нашей страны машина: комфортная, надежная и способная садиться даже на малоподготовленные аэродромы. Она может стать основной для развития межрегиональных перевозок. "Наша задача - вывести ее на рынок в максимально оперативные сроки", - говорит Сердюков.

Первый полет самолета состоялся в декабре прошлого года, а сегодня это был второй полет Ил-114-300. Проверялась устойчивость и управляемость воздушного судна, работоспособность систем и оборудования, в частности, силовой установки, цифрового пилотажно-навигационного комплекса, системы радиосвязи и так далее. Все системы отработали нормально.

Самолет пилотировал экипаж под руководством шеф-пилота ПАО "Ил", летчика-испытателя 1-го класса, Героя России Николая Куимова. В его составе были также летчик-испытатель 1-го класса Дмитрий Комаров и бортовой инженер-испытатель 1-го класса Олег Грязев. Полет продолжался 2 часа 47 минут, проходил на высотах до 2000 метров и скоростях до 290 км/час. По докладу экипажа, системы и оборудование работали штатно, полетное задание выполнено полностью.

"Мы будем наращивать интенсивность полётов для того, чтобы обеспечить заданную динамичность и сроки программы летных и сертификационных испытаний. Надеемся, что за счет своей неприхотливости и удобства в обслуживании, самолет будет востребован, в том числе, в регионах со сложным климатом. Завершение сертификации и начало серийных поставок планируется в 2022 году", - рассказал главный конструктор ПАО "Ил" Сергей Ганин.

Новый самолет - полностью отечественный, разработанный инженерами и конструкторами ПАО "Ил". Он сможет брать на борт до 68 пассажиров и ориентирован, прежде всего, на внутренний рынок. В том числе, в районах Дальнего Востока и Сибири. Турбовинтовой Ил-114-300, оснащенный современным оборудованием и системами, позволит заменить в парках региональных авиакомпаний устаревшие самолеты марки "Ан" и "иномарки" подобного класса.

<https://rg.ru/2021/01/19/novyj-samolet-il-114-300-sovershil-svoj-vtoroj-polet.html>

ТАСС; 2021.01.19; «АЭРОФЛОТ» ВОЗОБНОВЛЯЕТ РЕГУЛЯРНЫЕ ПОЛЕТЫ В ХЕЛЬСИНКИ

«Аэрофлот» с 28 января возобновляет регулярные полеты в Хельсинки (Финляндия). Об этом говорится в сообщении авиакомпании.

Рейсы по маршруту Москва – Хельсинки – Москва будут выполняться дважды в неделю, по четвергам и субботам.

Продажа билетов открыта на сайте «Аэрофлота», в офисах собственных продаж и у официальных агентов. По мере восстановления международного воздушного сообщения частота выполнения рейсов может меняться, добавили в компании.

Ранее оперативный штаб принял решение о возобновлении с 27 января авиасообщения с Вьетнамом (Москва – Ханой, два раза в неделю), Индией (Москва – Дели, два раза в

неделю), Финляндией (Москва – Хельсинки, два раза в неделю) и Катаром (Москва – Доха, три раза в неделю).

<https://tass.ru/ekonomika/10491521>

ТАСС; 2021.01.19; UTAIR ПЕРЕНЕСЛА ВОЗОБНОВЛЕНИЕ РЕЙСОВ МЕЖДУ МОСКВОЙ И КУРГАНОМ НА НАЧАЛО МАРТА

Авиакомпания Utair приняла решение возобновить рейсы Москва – Курган и Курган – Москва на месяц раньше, чем планировалась, самолеты начнут летать с начала марта. Об этом сообщается на сайте аэропорта Курган.

ТАСС сообщал 15 января со ссылкой на аэропорт, что авиакомпания отменила все рейсы между Москвой и Курганом вплоть до 27 марта. Причину не комментировали ни в **пресс-службе** авиагавани, ни в **пресс-службе** авиаперевозчика.

«Все рейсы ЮТ-265/ЮТ-266 отменены до 28.02.2021 включительно», – говорится в сообщении аэропорта.

Авиакомпания выполняет в регионе только эти рейсы. Согласно новому расписанию аэропорта Курган, с 2 марта по 25 марта самолеты Utair будут летать из Кургана в Москву четыре раза в неделю, а с 28 марта снова ежедневно. Рейс Москва – Курган этой авиакомпании с 1 по 24 марта будет летать четыре раза в неделю, а с 28 марта – ежедневно.

В **пресс-службе** Utair не удалось оперативно получить комментарий по принятому решению.

Помимо Utair с конца октября рейсы между Москвой и Курганом осуществляет авиакомпания «Победа». Также весной появятся перелеты из Кургана в Сочи и Симферополь авиакомпании «Сибирь» (S7).

<https://tass.ru/ural-news/10493555>

ТАСС; 2021.01.19; В ЕВРОПЕ ПЛАНИРУЮТ РАЗРЕШИТЬ ПОЛЕТЫ BOEING 737 MAX НА СЛЕДУЮЩЕЙ НЕДЕЛЕ

Европейское агентство по авиационной безопасности намерено на следующей неделе одобрить разрешение на полеты Boeing 737 MAX, которые были приостановлены около полутора лет назад после двух авиакатастроф этих самолетов. Об этом во вторник сообщило агентство France-Press со ссылкой на исполнительного директора организации Патрика Кая.

«Мы планируем опубликовать [директиву по летной годности] на следующей неделе. С нашей точки зрения, Boeing 737 MAX снова сможет летать [в Европе] со следующей недели», – приводит его слова агентство.

Днем ранее **Минтранс** Канады дал разрешение на возобновление коммерческих полетов Boeing 737 MAX в воздушном пространстве страны с 20 января.

<https://tass.ru/ekonomika/10494379>

[Вернуться в оглавление](#)